

Miniaturbahnen



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



**XXIII. INTERNATIONALE
SPIELWAREN-MESSE
NÜRNBERG 1972 - 1. Teil (A-L)**

(2. Teil L—Z in ca. 8 Tagen)

MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

24. JAHRGANG
MÄRZ 1972

3



Großer Bildbericht über die *Modellbahn-Neuheiten*

DER XXIII. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

Die 2. Hälfte des Messeberichts — nochmals 68 Seiten mit weiteren 156 Abb. — erscheint in ca. 8 Tagen

Vorwort

Die Sensation der diesjährigen Spielwarenfachmesse war zweifellos die Z-Bahn von Märklin, über die schon seit Jahren gemunkelt wurde. Nun, statt auch noch bei den N-Bahnen mitzumischen, hat Märklin etwas gänzlich Neues geschaffen: eine noch kleinere Bahn (im Maßstab 1:220, 6,5 mm-Spur), die im Prospekt schlicht und einfach als „kleinste elektr. Eisenbahn der Welt“ bezeichnet wird, die aber — wie Sie selbst noch werden feststellen können — keinesfalls als Spielzeug zu werten ist, sondern die in geradezu verblüffender technischer Perfektion sämtliche Kriterien einer Modellbahn aufweist, angefangen von der kompromißlosen Maßstäblichkeit der Fahrzeuge (und des Zubehörs) bis hin zu den peinlich genauen, superdetaillierten Nachbildungen der Vorbilder (von der fahr- und elektrotechnischen Seite einmal ganz abgesehen). Es wird zwar eine gewisse Zeit dauern, bis die Z-Bahn ihren Abnehmerkreis gefunden hat, aber sie wird ihn finden (des sind wir gewiß), zumal sie die durch die N-Bahn vorgezeichneten Entwicklungsstufen in konsequenter und höchst gekonnter Weise fortsetzt. Darüber hinaus hat sie das Plus, daß sie auf Grund ihrer Kleinheit (und Feinheit) geradezu dazu prädestiniert ist, als zusätzliche Zweitbahn zu dienen (im Gegensatz zu den N-, TT- und H0-Bahnen, die miteinander konkurrieren und bei denen man sich entweder für die eine oder für die andere entscheiden muß). Gar mancher erklärter Anhänger größerer Spurweiten wird vielleicht gern auf die Z-Bahn zurückgreifen, wenn es darum geht, einmal im kleinerem Rahmen langegehegte Träume von „Landschaft und Eisenbahn“ oder von einem großzügigen Bahn-Betrieb zu verwirklichen, die ihm bei seiner eigentlichen Bahn infolge Platzmangels einfach verwehrt sind. Und gar mancher Freund kleiner und kleinster Miniaturen wird seine helle Freude an den kleinen Wunderwerken haben und sich vielleicht eine „Servierbrett-Anlage“ zu legen wollen.

Wie dem auch sei — die finanziellen Erfolgchancen sind sowieso nicht unser „Saft“, sondern der Fa. Märklin. Wir — als Fachpresse und Modellbahner — können diese reizende (und reizvolle) Neuheit nur begrüßen, ihr unsere unverhohlene Anerkennung aussprechen (und zwar in jeder Hinsicht) und ihr ehrlichen Herzens einen vollen Erfolg wünschen! Soviel für heute, quasi als vorweggenommenes Resumé, um die ersten neugierigen Fragen erst einmal pauschal zu beantworten; auf die diversen Einzelheiten der Z-Bahn gehen wir ja im zweiten Messeberichtsheft noch ausführlich in Wort und Bild ein. Abschließend nur noch folgendes: Diverse Teile der Z-Bahn (z. B. Gleise — wenn auch nur bedingt —, Wagenradsätze und das eine oder andere Motorchassis)

eignen sich bestens für eine N-Schmalspurbahn (worüber die Modellbauer erfreut sein werden) oder eine N-Strassenbahn (wie sie Brawa bereits aufgegriffen hat)!

Neben diesem Messe-Clou verblissen die übrigen Schlager etwas, wie z. B. die BR 64 von Fleischmann, die Märklin'sche S 3/6, die Eilok-Oldtimer E 19 von Rivarossi bzw. E 91 von Röwa, die dampfende N-Lok (von Arnold), die N-Wagenoldtimer von Fleischmann bzw. Minित्रix, die prachtvollen Stadthäuser von Kibri, ja sogar die 27 cm langen H0-Wagenmodelle von Märklin u. a. (um nur ein paar wenige zu nennen).

Die Preissteigerungen sind dieses Mal allgemein geringer als erwartet ausgefallen und bel etwa 4–5 % anzusetzen; zu einer genaueren Überprüfung und entsprechenden Preisvergleichen zum Vorjahr fehlte uns allerdings die Zeit.

Allgemeines Fazit: Eine im großen und ganzen für die Modellbahner recht erfreuliche Messe, was natürlich für uns — ob des vielfältigen Neuheiten-Angebots — umso mehr Arbeit und Anstrengung bedeutete; das soll jedoch Ihnen nicht die Freude am genüßlichen Studium der diesjährigen Messehefte vergällen.

Zum Abschluß noch ein „Gebrauchshinweis“: Auf vielfachen Wunsch haben wir diesmal bei jeder Abbildung (insgesamt sind es wieder einmal fast 300 geworden) die betreffende Nenn-Größe vor dem jeweiligen Bildtext besonders hervorgehoben; das wird allen, die sich möglichst schnell über das Angebot in „ihrer“ Baugröße informieren wollen, eine große Hilfe sein. Zudem fällt es mittlerweile — ob der immer besseren Detaillierung der Modelle — ohnehin schwer, ein abgebildetes Fahrzeugmodell auf Anhand der Baugröße „Z“, „N“, „H0“ oder „0“ zuzuordnen. Hier hilft oft nur ein Blick auf die Kupplung.

Nach diesen — notwendigen — Vorbemerkungen wollen wir Sie jedoch nicht länger auf die Folter spannen und erteilen Ihnen darum „Freie Fahrt!“
WeWaW/mm

Das heutige Titelbild

Klein — kleiner — am kleinsten!

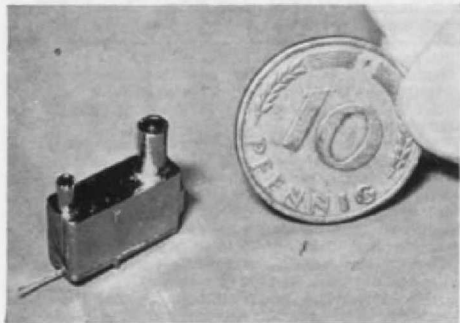
Die kleinste (vorne rechts) ist ganze 4,5 cm lang und der „Benjamin“ unter den Lok-Neuheiten der inzwischen sicher bereits allbekannteren sensationellen Z-Bahn von Märklin im Maßstab 1:220 und einer 6,5 mm-Gleisspur! (Ausführlicher Bericht hierüber im nächsten Heft.)

Zum Vergleich in der Mitte die gleiche Loktype (BR 89) als diesjährige Minित्रix-Neuheit, also (trotz der scheinbaren „Größe“) nur im Maßstab 1:160, sowie links (geradezu wie ein 0-Modell wirkend) die 89 in H0-Größe als altbekanntes Märklin-Modell.

MIBA-VERLAG Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur: Werner Walter Weinstötter (WeWaW).
Redaktion u. Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlergraben 39 (Haus Bijou), Tel. 26 90 00.

Beachten Sie bitte die heutige Beilage der Fa. **TRIX-Mangold GmbH & Co.**, 85 Nürnberg

K. ARNOLD & CO. KG 85 NÜRNBERG

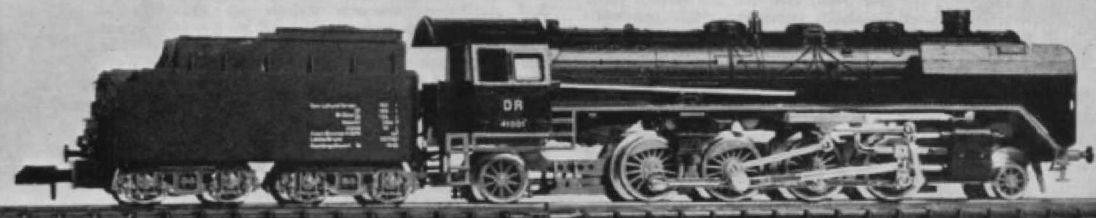


N Abb. 1. Eine Co-Produktion der Firmen Arnold und Seuthe ist dieser winzige Dampfentwicker für die BR 41. Die kleine Öffnung zum Nachfüllen (links) sitzt im vorderen Dampfdom.

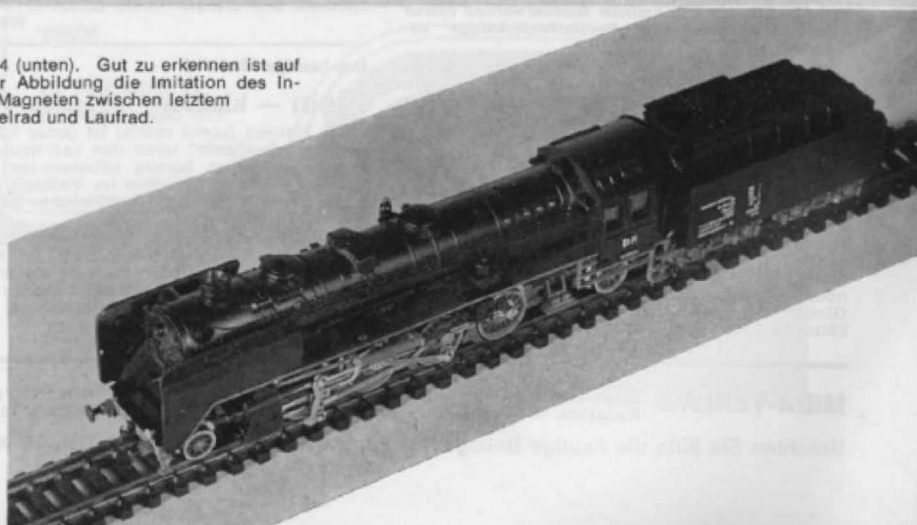


N Abb. 2. Die Frontpartie der „qualmenden“ BR 41 mit der zierlichen Stirnbeleuchtung und feinen Details wie den Nachbildungen der Schienenräumer.

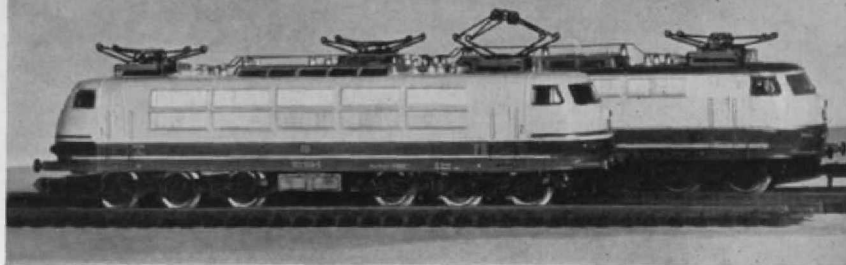
N Abb. 3. Bei dem 15 cm langen Modell der BR 41 ist sogar – vorbildgetreu – der kleine Einschnitt im Windleitblech vorhanden!



N Abb. 4 (unten). Gut zu erkennen ist auf dieser Abbildung die Imitation des Indusi-Magneten zwischen letztem Kuppelrad und Laufrad.



N Abb. 5.
Das
Modell der
Serjen-103
(vorn) im
Vergleich
zu seiner
Vor-
gängerin.



N: Sie ist da – die erste serienmäßig dampfende Lokomotive im Maßstab 1:160! Und daß man bei Arnold ein so dankbares Vorbild wie die wuchtige Vorkriegsausführung der BR 41 mit den großen Windleitblechen gewählt hat, ist besonders zu begrüßen! Der Mini-Dampfentwickler entstand in Zusammenarbeit mit der Fa. Seuthe und wird über eine Öffnung im vorderen Dampfdom nachgefüllt; eine Füllung reicht für ca. 15 Minuten „Rauchentwicklung“. Von diesem „schmückenden Beiwerk“ einmal ganz abgesehen, ist das 15 cm lange Modell auch sonst ganz hervorragend ausgeführt: Die Nachbildung der Scherenbremsen zwischen den Kuppelrädern oder der aus Kunststoff gespritzte Kreuzkopf sind ebenso bemerkenswert wie die einzeln eingesetzten Luftpumpen- oder Dampfpeifen-Nachbildungen.

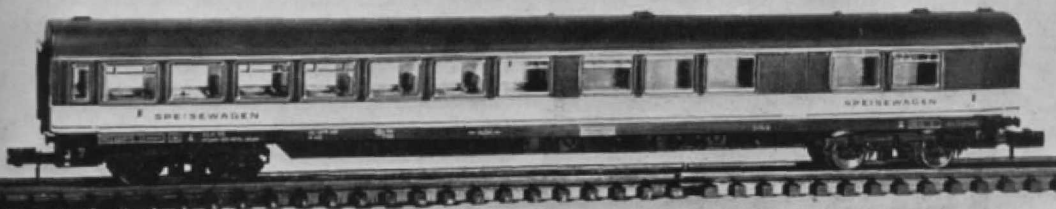
Die E 103 in der Serienaufführung mit den zwei Lüfterreihen gibt es nun auch als Arnold-Modell; gegenüber der ursprünglichen Ausführung wurden gleichzeitig Beschriftung sowie Dachaufsatz- und Drehgestell-Gravur verbessert. Und da wir gerade bei den modernen Elektro-Fahrzeugen sind: Der letztjährige Arnold-Messeschlager – das Modell des Olympia-Triebzuges 420 – ist nunmehr auch in der Ruhrgebiet-Version (kieselgrau/orange) erhältlich.

Das Schnellzugwagen-Programm wurde durch eine 16,5 cm lange Nachbildung des weinroten DSG-Universalschlafwagens WLAB erweitert; die

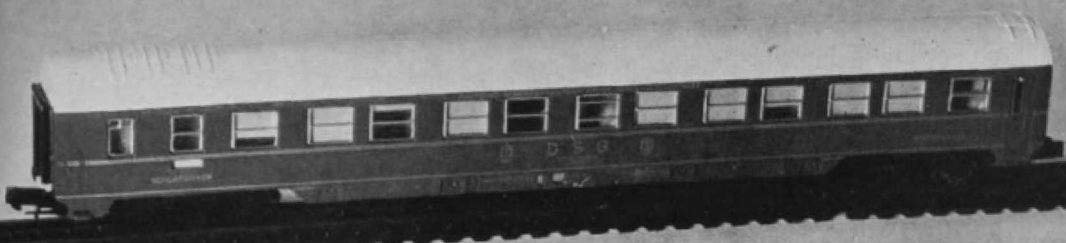
Inneneinrichtung ist in hellbraun gehalten, wobei die Jalousien hinter den eingesetzten Fenstern teilweise heruntergezogen sind. Auch Arnold schwimmt auf der Popwelle – die bereits bekannten Schnellzugwagen 1. und 2. Klasse sowie Speise- und Liegewagen gibt es für den „Modellbahner von Welt“ jetzt auch in Kieselgrau mit den jeweiligen Popstreifen.

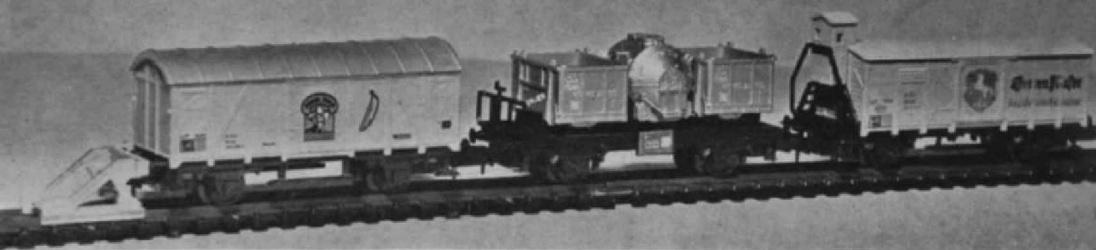
Überraschte Arnold letztes Jahr mit dem funktionsfähigen Modell eines Schiebedachwagens, verblüffte heuer die Nachbildung des Mittenkippwagens Fdz-72, bei der sich tatsächlich beide Hälften des Wagenkastens hochklappen lassen, wobei das Ladegut durch eine Öffnung im Wagenboden „entweicht“. Besonders im Hinblick auf die neue Entladeanlage (s. u.) ein interessantes Modell!

Zuwachs erhielt auch das Kesselwagen-Sortiment; dem schwarzen Europa-Kesselwagen sind Haftketten 5 verschiedener europäischer Benzin-gesellschaften und die Embleme diverser Bahnverwaltungen beigelegt. Der bereits bekannte Druckgas-Kesselwagen erhielt ein weißes Sonnenschutzdach und die Aufschrift „Butan“. Leicht verändert wurde auch der Behälter-Tragwagen, der jetzt mit zwei sehr fein detaillierten offenen Kastenbehältern und einem Rundbehälter ausgerüstet ist, sowie der gute alte G 10, der in weißer Farbgebung mit neuen Brauerei-Dekors für bekannte Biermarken wirbt. „Onkel Tuca“ schließlich ziert den aus dem Gms entstandenen Bananewagen.



N Abb. 6 u. 7. Während das Speisewagen-Modell (oben) nur eine neue Pop-Farbgebung erhielt, ist die 16,5 cm lange Nachbildung des neuesten WLAB-Schlafwagens (vorbildgerecht mit Eingangstüren an nur einer Stirnseite) völlig neu und bestens gelungen!

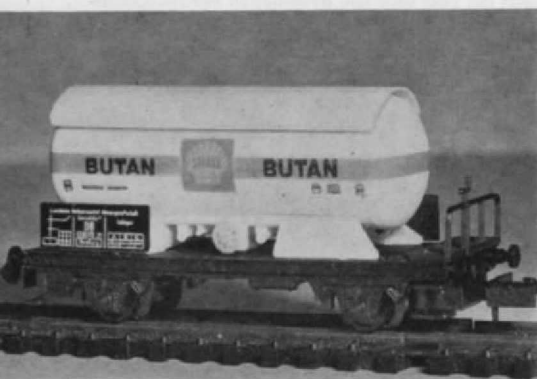
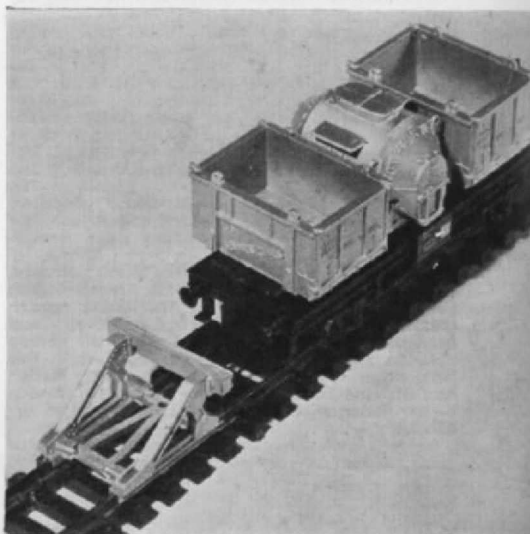




N Abb. 8. 3 neue Wagenmodelle vor dem ebenfalls neuen Prellbock: Bananenwagen, BTs 50 und G 10-Bierwagen.

Auch auf dem Zubehörsektor gibt es in diesem Jahr eine Reihe interessanter Neuheiten. Die im letzten Jahr gezeigte Entladestation mit dem exzentrischen Rad zur Entladung der Lorenkipperwagen wurde um eine einfachere (und dementsprechend billigere) Variante erweitert. Diese neue Entladerrampe ermöglicht sowohl das Kippen bzw. Entladen der Lorenwagen durch eine einfache Kullisse, an der die Loren-Fahrzeuge – bzw. ein ganzer Zug – vorbeigeschoben werden, als auch des US-Hopper-Cars und des neuen Mittlenkippers. Die beiden letzteren weisen zu diesem Zweck einen kleinen Stift auf (der Mittlenkipper sogar deren zwei, um ein Entladen in beiden Fahrtrichtungen zu ermöglichen), der an einen entsprechenden Anschlag stößt und damit einen Schlitz im Wagenboden öffnet (beim US-Wagen) bzw. beim Mittlenkipper die beiden Hälften des Wagenkastens aufrichtet, wodurch das jeweilige Ladegut „entfleucht“. Beide Entlade-Vorrichtungen sind auf

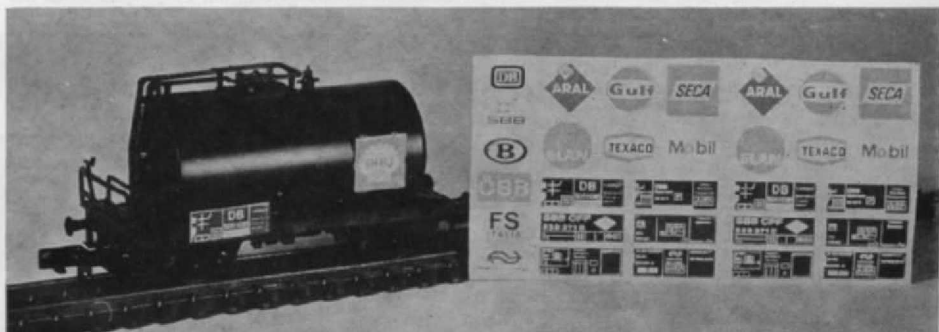
N Abb. 9. Nochmals der neue, feingravierte Stahlprellbock nebst dem Behältertragwagen BTs 50.



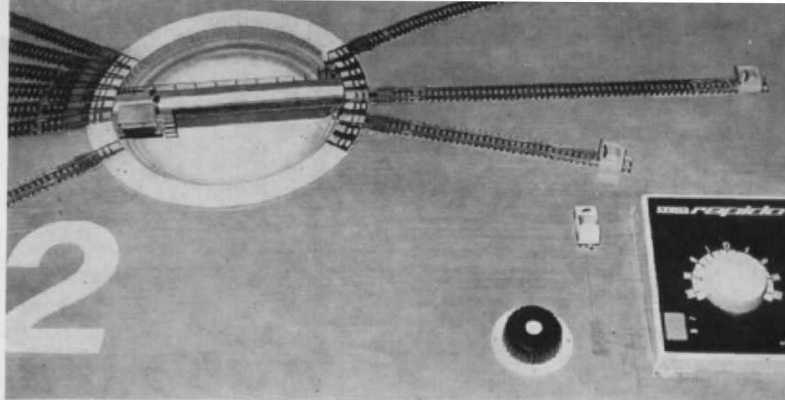
N Abb. 10. Butan-Druckgaskesselwagen mit Sonnenschutzdach.

einer gemeinsamen Grundplatte untergebracht, lassen sich jedoch auch herausnehmen und einzeln an anderer Stelle einbauen, wobei die verbleibende Öffnung durch eine mitgelieferte Platte (mit Holzbohlen-Imitation) abgedeckt wird. Das Unterteil der Entladerrampe ist (zwecks Entfernung des angesammelten Ladeguts) als Schublade ausgeführt und mit Bruchkanten versehen, die den Einbau einer beigelegten Schütte zum „Weiterleiten“ des Ladeguts in darunterstehende Wagen ermöglichen. Ebenso kann unter der Entladerrampe der (weiter auf S. 133)

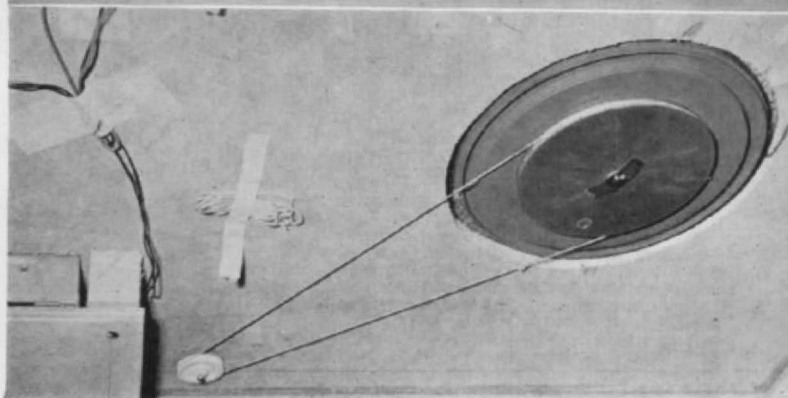
N Abb. 11. Das feindetaillierte Modell des Europa-Kesselwagens mit den dazugehörigen Haftetiketten.



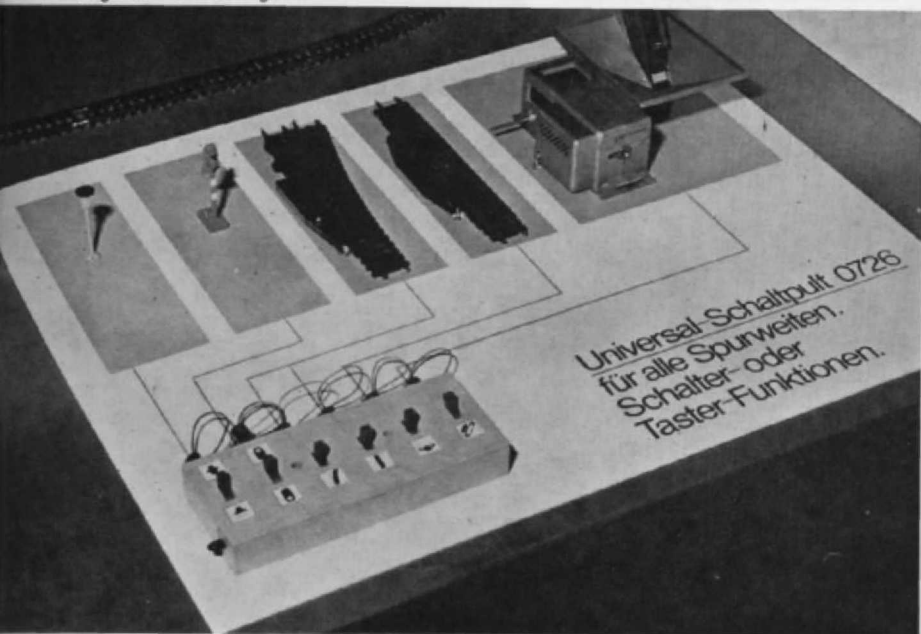
N Abb. 12. Die Arnold-Drehscheibe für Handbetrieb wird mit 6 Gleisanschlüssen geliefert, läßt sich aber – wie die Elektro-Ausführung – ohne weiteres ausbauen. Neben dem Fahrtregler der Bedienungs-Drehknopf.

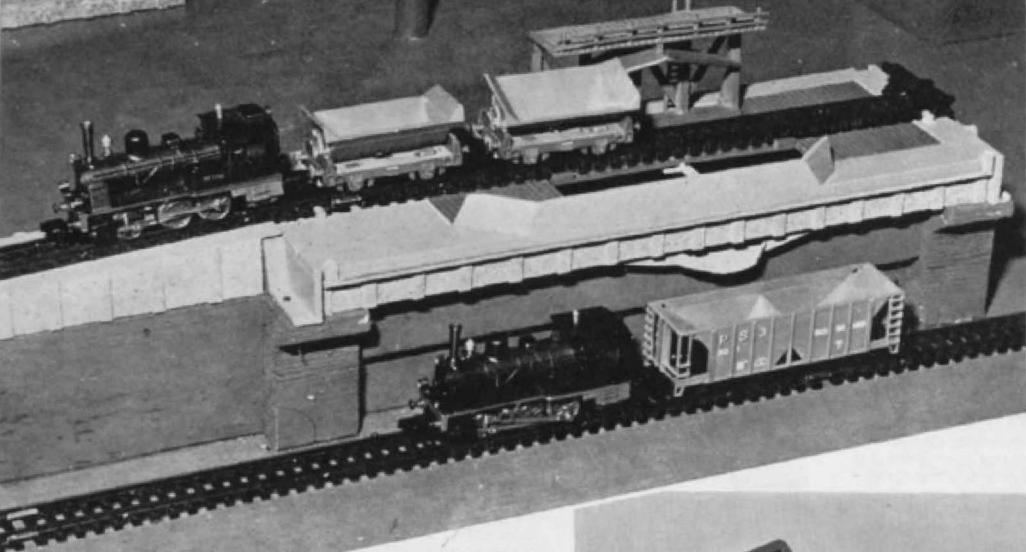


N Abb. 13. So sieht die Sache unter der Grundplatte aus: Links die Lenkrolle des Drehknopfes, die mittels einer Seil-Feder-Kombination mit der Drehscheibe verbunden ist. Aus dieser Aufnahme geht auch hervor, daß Betätigungsknopf und Drehscheibe möglichst nahe beieinander liegen sollten (d. h. Einbau der Drehscheibe am Anlagenrand!).

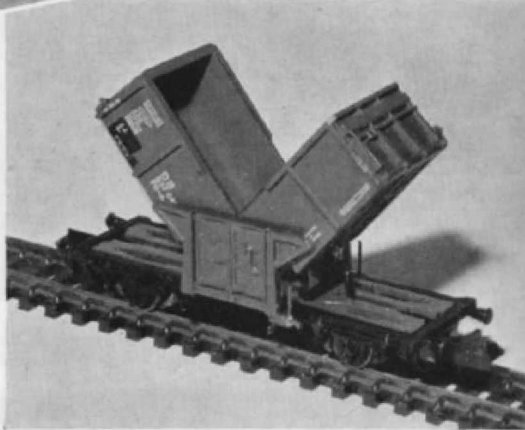


0-Z Abb. 14. Das neue Universal-Schaltpult, dessen Knöpfe sich wahlweise als Schalter oder Taster einsetzen lassen, wie aus den symbolisch dargestellten Zuleitungen zu den einzelnen Licht- bzw. Magnetartikeln hervorgeht.



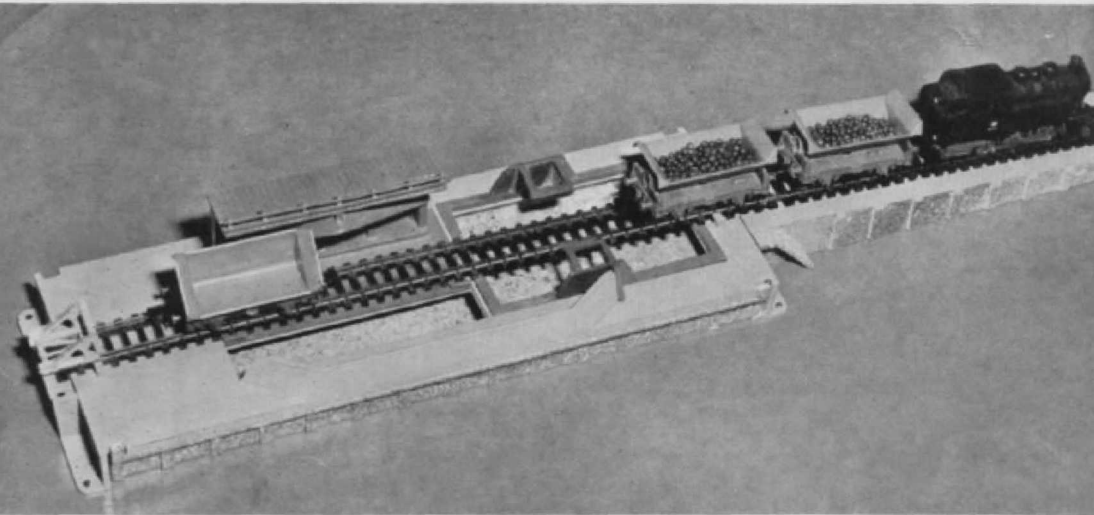


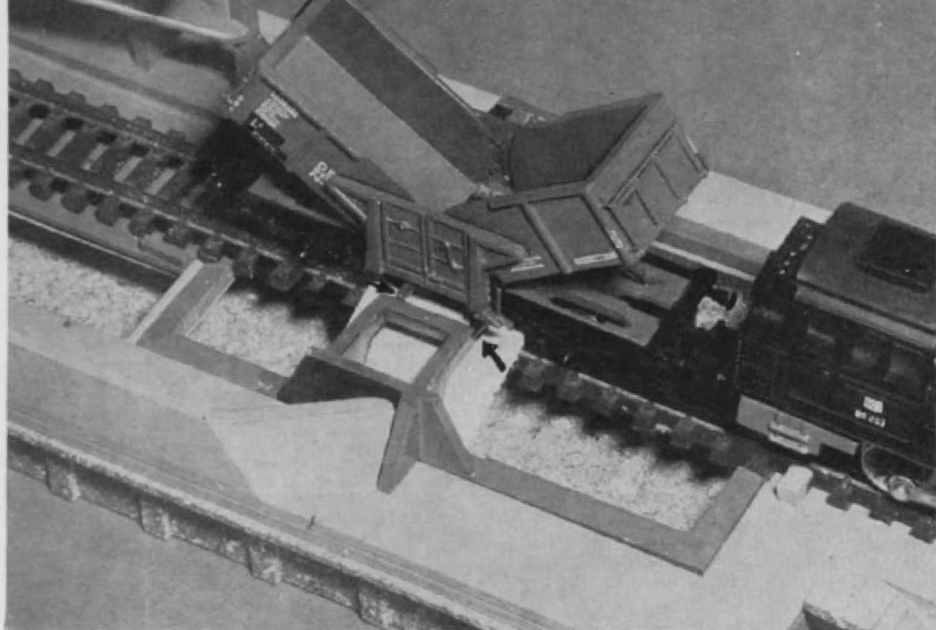
N Abb. 15. Die neue Entladebühne — hier in der Version für die Kipploren-Entladung — erhöht aufgebaut. Das Unterteil ist als Schublade ausgeführt; außerdem kann an einer Soll-Bruchstelle ein Stück Boden herausgebrochen und dafür eine Schütte eingesetzt werden, die das Ladegut in einen darunterstehenden Wagen weiterleitet.



N Abb. 16 (rechts). Das funktionsfähige Modell des Mittenkippers Fdz-72; ein hinter der Mitteltür „verstecktes“ Zahnrad besorgt das gleichmäßige Anheben bzw. Senken der Wagenkasten-Hälften.

N Abb. 17. Hier die neue Entladebühne mit der Entlade-Vorrichtung für die Kipploren (links) und für den Mittenkipper (s. Abb. 18).





N Abb. 18. Um das Mittankipper-Modell entladen zu können, sind 2 Stifte am Wagen (s. Pfeile) sowie die gezeigte Form der Anschlagvorrichtung erforderlich.

gleichfalls neue Silo-Automat angeordnet werden, dessen Verschlussklappe von einem Elektromagneten betätigt wird und damit ein genaues Dosieren der Füllmenge gestattet.

Die bekannte Drehscheibe gibt es nun auch für Handbetrieb; der Antrieb erfolgt von einem Drehknopf aus über einen Sellzug, der durch eine Feder in konstanter Spannung gehalten wird. Ein deutlich hörbares Einrasten erleichtert das genaue Justieren der Bühne; eine feste Arretierung der Bühne beim jeweiligen Gleis ist nicht vorgesehen, aber wohl auch nicht notwendig, da man diese handbetriebene Drehscheibe sowieso nur am vorderen Anlagenrand bzw. auf kleineren, leicht überschaubaren Anlagen einbauen wird, wo man die ganze Angelegenheit noch „im Auge hat“ (ein ge-

wisses Fingerspitzengefühl ist auf jeden Fall vonnöten). Die sonstige elektrische Ausrüstung der Drehscheibe ist gleich geblieben (Fahrstromzuführung, Umpolung etc.). Eine etwaige spätere Ausrüstung mit einem elektrischem Antrieb ist möglich.

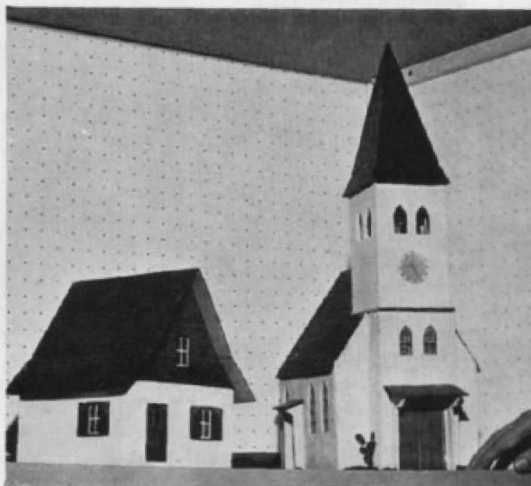
Bei dem neuen Universalschalttafel, das für alle Modellbahnsysteme verwendbar ist, läßt sich die Deckplatte abnehmen. Anschließend kann man die einzelnen Schaltknöpfe herausnehmen und um 90° gedreht wieder einbauen, wodurch aus einem Schalter ein Taster wird bzw. umgekehrt.

Abgerundet wird das diesjährige Zubehör-Sortiment durch das exakt gravierte Modell eines Stahlprellbocks (auf die Schienen aufsteckbar), einen aus dem ehemaligen Klei-We-Programm übernommenen Sandsilo-Bausatz und diverse Kleinteile.

Ilm Abb. 19. Alfa-Kirche und Wohnhaus für LGB.

ALFA International Modell-Spielwarenfabrik 7441 Neckartailfingen

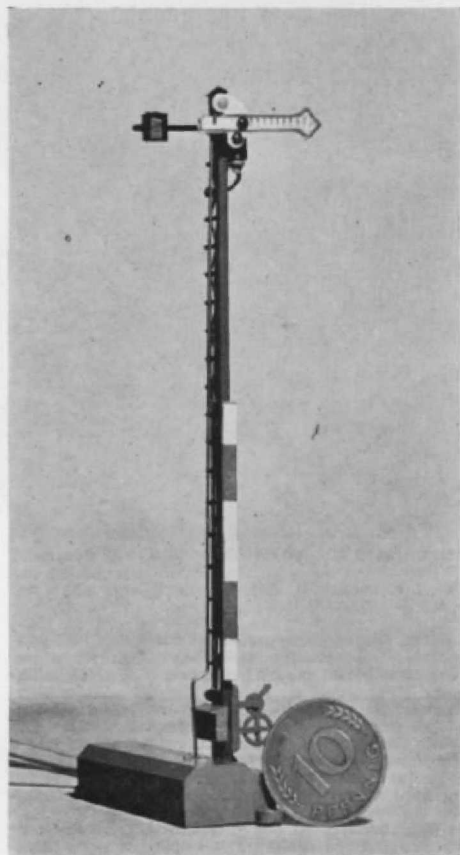
Ilm: Alfa-International zeigt heuer erstmals Zubehör für die LGB-Großbahn, und zwar eine Dorfkirche mit 60 cm hohem Turm, der mit einem (ebenfalls erhältlichen) elektrischen Glockengeläute und einer echten Uhr ausgestattet werden kann, sowie ein Wohnhaus, das stilistisch gut zur Kirche paßt; weitere Häuser im LGB-Maßstab sollen in Vorbereitung sein. Geliefert werden die Gebäude in Bausatzform, wobei die aus Kunststoff bestehenden Wände zum Zusammenstecken gedacht sind (und ebenso leicht wieder demontiert werden können); lediglich die Fenstersätze müssen eingeklebt werden.



Modellspielwaren
Modellspielwarenfabrik

BRAWA

Artur Braun 705 Waiblingen



H0 ▲ Abb. 20. Das Modell des bayrischen Ruhe-Halt-Signals ist mit Gegengewichts-Attrappen etc. sehr filigran ausgeführt; die für das Ruhe-Halt-Signal typische „Rangierfahrt erlaubt“-Stellung (Flügel zeigt senkrecht nach unten) ist beim Brawa-Modell nicht möglich (und würde einen komplizierteren Antrieb bedingen).

N Abb. 21. Das „Innenleben“ der motorisierten Brawa-Straßenbahn mit dem Zöllner-Motor, der über zwei Schnecken alle 4 Drehgestellachsen antreibt. Als Gleis ist das neue Z-Gleis von Märklin gedacht, das jedoch vom Bastler niveaugleich mit der Straße angelegt werden sollte.

N: Kaum zu glauben, aber wahr: Die im letzten Jahr vorgestellte Straßenbahn für das minilife-System gibt es nun auch motorisiert für das Märklin-Z-Gleis (Spurweite 6,5 mm)! Alle vier Achsen des Modells sind angetrieben; als Motor fungiert momentan noch ein Zöllner-Fabrikat, das jedoch voraussichtlich durch den Märklin-Z-Motor abgelöst werden wird. Passende Oberleitungsmaste liefert Brawa, ebenso 0,3 mm Kupfer-Fahrdraht in Rollen zu 5 m; dieser wird in die Ösen der Oberleitungsmasten eingefädelt. (Nach Lust und Laune kann natürlich auch Fahrdraht aus dünnem Gummi eingezo-gen werden, da die Stromabnahme der Fahrzeuge sowieso nur über die Räder erfolgt).

Das minilife-Straßensystem wurde überarbeitet und verbessert, die Schlitze sind nunmehr gratfrei. Ebenso wurden sämtliche N-Signale umgestaltet, deren Schilder jetzt aus Kunststoff gespritzt sind.

H0 und N: Die kleinen Mängel der Vorserie bei den Containerkran-Modellen sind behoben; außerdem hat die fahrbare Ausführung jetzt vier Motore, wobei das Verfahren des Krans mit zwei (synchron laufenden) Motoren vorgenommen wird. Der Kran läuft nicht auf Schienen, sondern auf Zahnstangen; die Zuleitungskabel läßt man zweckmäßigerweise am besten in einem entsprechenden Schlitz neben der Zahnstange laufen.

H0: Eine kleine Reverenz der „Schwoben“ (aus Waiblingen) an bayerische Modellbahner stellt eine Nachbildung des alten bayerischen Ruhe-Halt-Signals dar, das allerdings nur als einfaches Flü-gelsignal für zwei Funktionen geliefert wird. Das im letzten Jahr erschienene „normale“ einflügelige Hauptsignal wurde durch ein Modell des entsprechen-den zweiflügeligen Signals (Wechsel von Hp 0 auf Hp 2) ergänzt. Die Ausführung ist mit durchbrochenem Gittermast, Gegengewicht etc. sehr filigran.

