

3/84 MÄRZ • ISSN 0723-3841
36. Jahrgang DM/sFr 7,50
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBRA

116 Seiten - 228 Bilder
Sonderpreis DM 7,50
Auflage 50 000



Miniaturbahnen



35. Internationale Spielwaren- Fachmesse Nürnberg

1. Teil (A-M)

Das heutige Titelbild deutet es schon an: Diese 35. Internationale Spielwaren-Fachmesse Nürnberg – im Fachjargon nur kurz „Messe“ genannt –, diese Messe also war, was Wunsch-Modelle angeht, für die Modellbahner wieder einmal ausgesprochen „fündig“. Eine vergleichbare „Ausbeute“ gab es zuletzt im Jahre 1981, und unser damaliger Kommentar „Mit Genugtuung haben wir registriert, daß unsere redaktionellen Aktivitäten... auch auf dieser Messe mehrfache Umsetzung in Industrie-Modelle fanden“ läßt sich für 1984 durchaus fortschreiben. Dies betrifft den Fahrzeug- wie den Zubehör-Sektor gleichermaßen, und das schon genannte Titelbild steht dafür als Beispiel: Mit Märklins 01¹⁰ÖI/012 dürfte ein vielerorts und lange Jahre gehegter Wunsch ebenso in Erfüllung gehen wie mit Kibris Empfangsgebäude „Kottenforst“ oder dem universell/typischen Stellwerk „Cölbe“. Mehr zu diesen Neuheiten im Kibri-Bericht, wo ein weiterer, auch von Fallner mitgetragener Trend zum Ausdruck kommt: Stichwort „Industrie-Architektur der Gründerzeit“. Wer um die z. T. mehrjährige Entwicklungszeit von neuen Modellen bis hin zur „Messe-Reife“ weiß, wird natürlich nicht die MIBA als alleinigen „Urheber“ dieser Richtung sehen: doch fällt dieser Industrie-Trend gerade bei den MIBA-Lesern nicht auf unvorbereiteten Boden: und es ist immer noch ein Unterschied, ob man die Nase im Wind hat oder ob man sein Mäntelchen danach dreht.

Doch zurück zum Fahrzeugsektor: Mit der V 65/265, von Weirner in H0 und Arnold in N, kommt eine Lok als Serienmodell, die von uns mehrfach propagiert wurde und unsere Leser seit einiger Zeit stark beschäftigt hat. Überhaupt „diesel!“ es allenthalben mehr als in früheren Jahren: Rocos VT 11.5 in N und die für H0 angekündigte V 200.0 stehen ebenso dafür wie die nach dem Motto „Immer auf die Kleinen“ gleich mehrfach vertretenen Köf II- und Köf III-Modelle. – Bis jetzt sind fast ausschließlich die Namen „großer Hersteller“ gefallen: was uns bei unseren notgedrungen zahllosen Gängen durch die Halle D an den (wie immer) zahlreichen Ständen der „Kleinen“ als besonders erwähnenswert auffiel, war u. a. das 1,8 mm-Gleisbausystem von „Jomo Jigs“ aus Schweden, Neffs exakte Oberleitungs-Spinne, die schöne Rübenlade-Anlage von Micro, Kramers Oldtime-Wasserturm, das elektronische Zugerkennungs-System von SeS und die zu erwartende „Renaissance“ des Egger-Programms bei Jouef. A propos „Renaissance“: Ob eine solche der von M&L wiederbelebten Baugröße S beschieden sein wird, wollen wir ebenso abwarten wie einen hiesigen Markterfolg der neuen 0-Schmalspurbahn von Fama: auch dazu mehr in den einzelnen Firmenberichten.

Wir kommen zum Schluß. Was uns ebenso wenig gefällt wie unseren Lesern, ist die Tatsache, daß wir aus Gründen des Postzeitungsrechts keine vollständigen Hersteller-Adressen nennen dürfen: unsere diesbezüglichen Bemühungen waren vergeblich. Hier seien Leser wie Hersteller auf die Möglichkeiten hingewiesen, die der Anzeigenspiegel bietet. Was dagegen Sie hoffentlich genauso freut wie uns, ist die Tatsache, daß dieser Messebericht mit seinen insgesamt 456 Bildern, davon 338 vierfarbig, das z. Zt. wohl umfangreichste, farbigste und damit auch kostenintensivste „Messe-Lexikon“ auf dem Markt ist. Denken Sie daran, wenn Sie Ihre MIBA – voll Lebensfreude, wie wir hoffen – lesen und weiterempfehlen.

Das 2. Messeheft 3a/84 erscheint mit weiteren 237 Bildern in ca. 8 Tagen (etwa 31. 3.).

Titelbild: Die 01¹⁰ÖI vor dem Stellwerk Cölbe an der Main-Weser-Bahn – eine im Großen bis in die 60er Jahre reale Situation, die unser Titelbild hier widerspiegelt. Das Bahnhofsgebäude von Kottenforst steht zwar in natura in der Eifel, doch paßt das Modell bestens in dieses „Trio“ wichtiger H0-Neuheiten der Messe '84.



0 Abb. 1 u. 2. Das neue Bahnhofsgebäude mit Warteraum und eine Schwengelpumpen-Imitation aus Messing.

ADDIE MODELL

Dieter Kleinhanß KG, 6500 Mainz

0: Neu im Programm des Großbahn-Ausrüsters ist ein nettes ländliches Bahnhofsgebäude mit Holzverschalung im Obergeschoß (Bild) und dazu passendem holzverschalten Warteraum; in der endgültigen Ausführ-

ung wird noch ein Toilettenhäuschen hinzukommen, das bei den Messehandmustern noch nicht dabei war. Das Gebäude wird als Bausatz aus Kunststoff wie die bisherigen Bauten geliefert. A propos „bisherige“ – das sonstige Addie-Programm an Bausätzen wie Lokschuppen, Siedlerhäuschen und auch die entsprechenden Bauteile, Bahnsteigkanten usw. sind im vollen Umfang lieferbar. Fenster, Fensterläden usw. sind auch einzeln als Bauteilepackung erhältlich.

[ade] HO Abb. 3. In dieser attraktiven Sonderlackierung gibt's den „Sendewagen“ des Bayerischen Rundfunks, der sich auch im Kleinen gut ausnimmt.





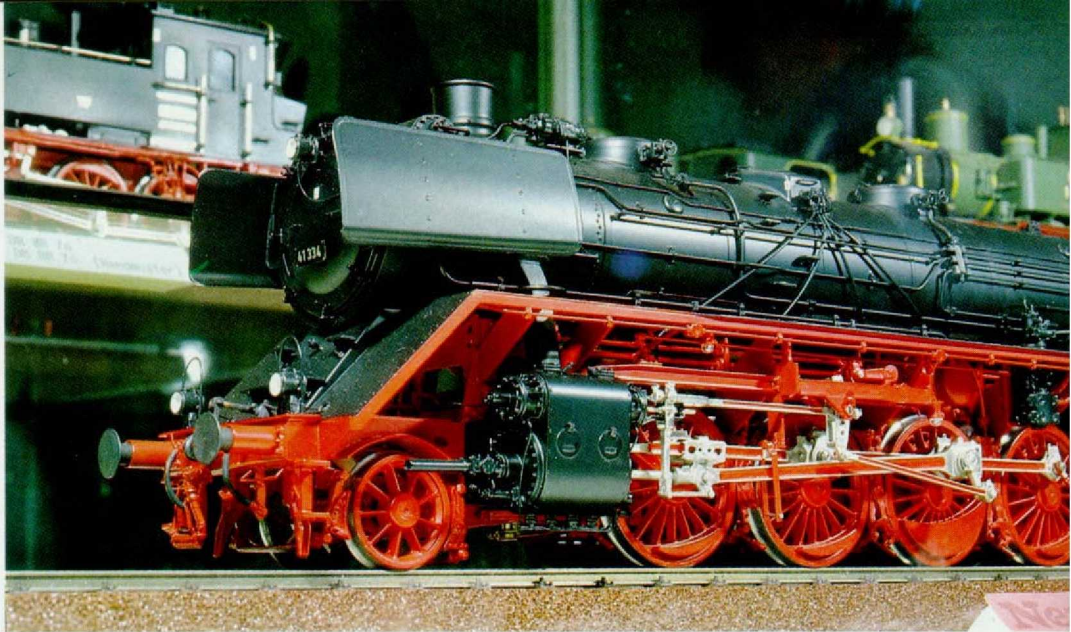
H0 Abb. 4 ü. 5.
 Neu im Ade-Programm
 sind die Wagen des „Rheingold“-
 Zuges (oben) und die „Eurofima“-Wagen (unten).

ade Modelleisenbahnen GmbH
 7024 Filderstadt

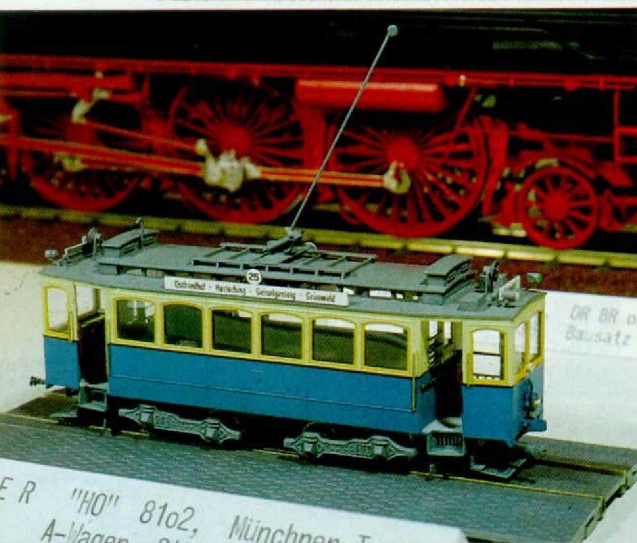
H0: Ade setzt sein Programm der super-detaillierten, maßstäblich langen Schnellzugwagen konsequent fort. Neu auf dieser Messe wurden der komplette „Rheingold“-Zug sowie der „Eurofima“-Zug vorgestellt (Bilder). Zu den D-Zugwagen ist noch zu sagen, daß Ade

einige seiner langen Schnellzugwagen nicht nur in der Vorcomputer-Beschriftung (d. h. bis 1968) liefert, sondern auch in der interessanten Epoche vor 1956 (vor der Klassenreform), also z. B. noch mit 3. Klasse beschriftet. Als Beispiel für die diversen Sonder-Ausführungen zeigen wir einen Wagen des Bayerischen Rundfunks, der – im Großen – extra im Auftrag des BR so entworfen und lackiert wurde. Mit diesem Wagen werden Jugend-„Spendfahrten“ unternommen, z. B. nach Frankreich.





0 Abb. 6 u. 7 (unten). Äußerst detailliert ist das Null-Modell der 41; außer der hier gezeigten Version mit Altbaukessel wird noch die 042 erscheinen.



Adler Präzisionsmodelle GmbH
8000 München

H0: „Ein Wagen von der Linie 8 – in die Mitte geh'n! – weißblau – fährt ratternd durch die Stadt...“. Wer kennt's nicht, das berühmte Lied vom Weiß-Ferdl über die Münchner Trambahnlinie 8? Adler hat sich nun des Vorbilds angenommen, und bringt seine schon vor längerer Zeit vorgestellte „Messing-Tram“ als weiß-blaue

← H0 Abb. 8. Die Münchner Museums-Tram als H0-Modell in den Landesfarben „Weiß und Blau“.





H0 Abb. 9. Als PR-Fahrzeug ist der neue DAF-Sattelzug bedruckt.

ALBEDO-FORKEL

GmbH
8807 Heilsbronn



H0 Abb. 10. Der „Löwenbräu“-Lastzug bekam heuer ein M.A.N.-Fahrgestell; neu ist der „Canon“-Sattel-schlepper.

H0 Abb. 11. Ein interessantes Fahrzeug verspricht der Milchtransporter (mit Anhänger) zu werden.

H0: Für authentisch beschriftete Variationen von Herpa-Lkw-Modellen ist Albedo mittlerweile bekannt; die diesjährigen Neuheiten erstrecken sich auf 4 Lastzüge (Bilder) und eine Umbau-Box. Besonders interessant erscheint uns dabei der Milchtransporter mit Aufschrift „Meggle“, der komplett neue Aufbauten erhielt, und der (auch bei Herpa neue) DAF-Sattelzug.



[Adler]

„Münchner Museumstram“ (Bild). Komplett eingerichtete Führerstände, Holzbodenimitation, Haltegriffe, Stangenpantograph, Schienenräume und die weiß-blaue Zierlackierung mit aufgedrucktem „Münchner Kindl“ bringen einen Hauch von Nostalgie in die Vitrine oder auf die Strab-Anlage.

O: 549 mm lang und 2,5 kg schwer ist die für 32 mm Spurweite angekündigte Dampflokomotive der BR 41 (Bild). Die

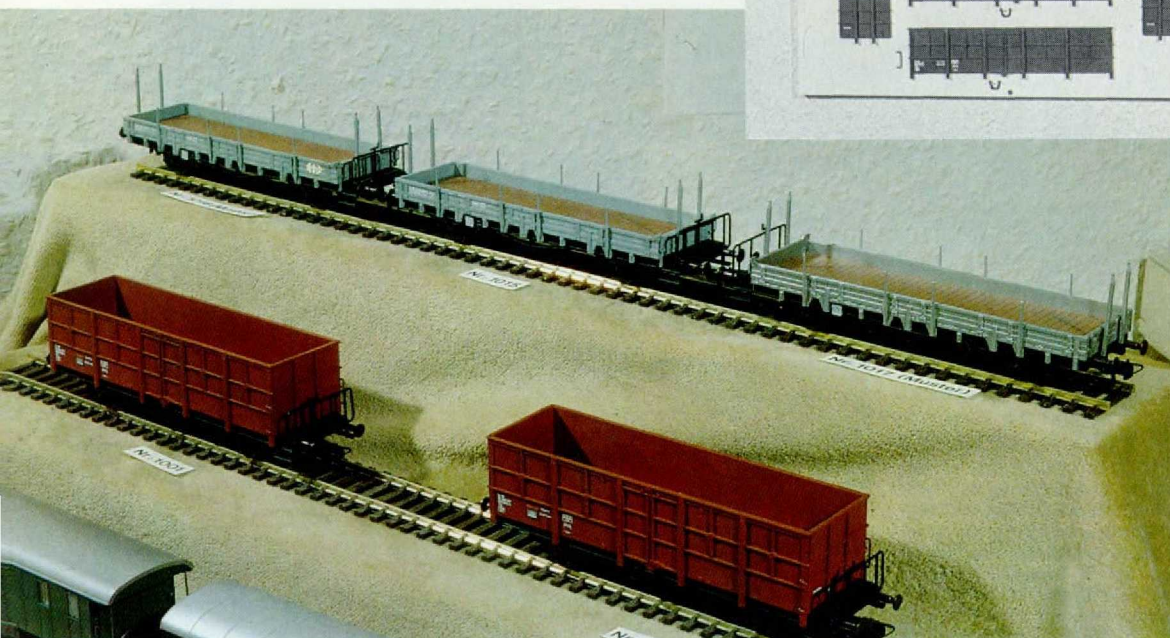
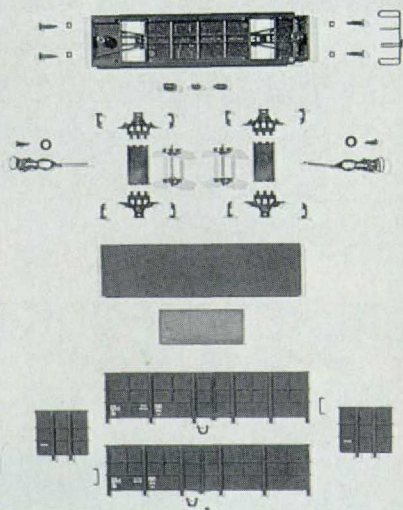
für „große Baugrößen“ typischen Details weist auch dieses Modell auf. Führerhauseinrichtung, Bremsgestänge, gefederte Achsen, Federpuffer, Triebwerksbeleuchtung und Original-Kupplungen lassen ein Stück Eisenbahngeschichte im O-Maßstab weiterleben. In zwei Versionen wird es die 41er geben: als kohlegefeuerte Lok und als ölgefeuerte 042. Die bereits im vorigen Jahr angekündigte 05 in drei Ausführungen ist weiter „in der Mache“.

AKU

Modelleisenbahnen
CH-5243 Mülligen

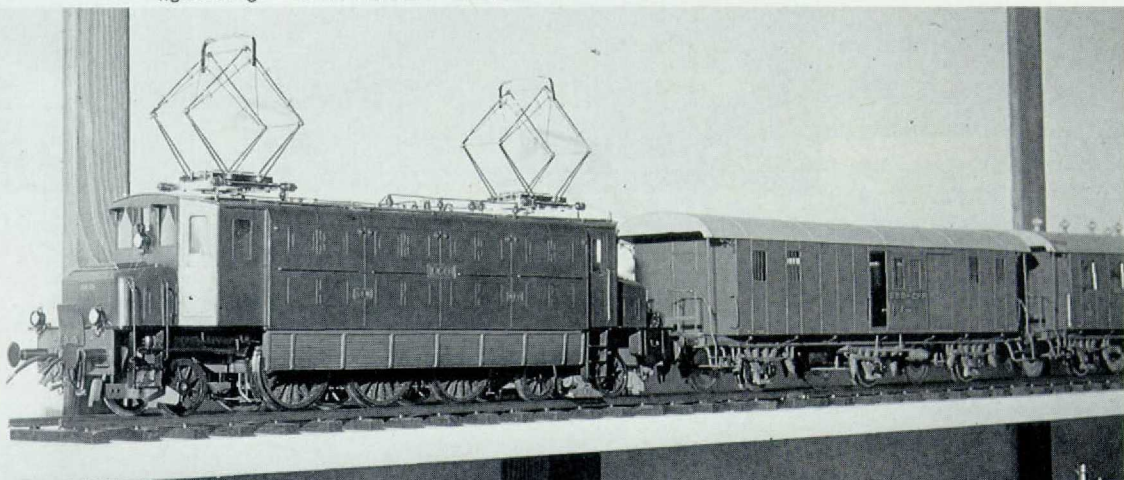
H0: Für unsere Leser in der Schweiz und hiesige Modellbahner mit SBB-Ambitionen dürfte dieser erstmals auf der Messe vertretene Kleinserienhersteller von Interesse sein; er liefert schweizerische Waggonas Bausätze und Fertigmodelle. Bis jetzt sind – in Kunststoffbauweise und mit spitzengelagerten Metall-Radsätzen – ein Hochbordwagen und ein Flachwagen mit Rungen erhältlich (Bild). Die Kupplung der Aku-Wagen (die fertig lackiert und beschriftet sind) läßt sich übrigens – je nach vorhandenen Radien – in zwei Positionen einrasten, so daß bei Radien über 60 cm auch kurzgekuppelt gefahren werden kann. – Bezugsquellen in der Bundesrepublik Deutschland nennt der Hersteller.

AKU MODELLEISENBAHNEN: BAUSATZ TYP "Fbk"



H0 Abb. 12 u. 13. Die Bausatz-Einzelteile eines Hochbordwagens (rechts oben) und die verschiedenen Versionen der Fertigmodelle nach SBB-Vorbild.

[Ameba] | Abb. 14. Im Zugverband mit den bekannten schweizerischen Personenwagen präsentiert sich das „gewichtige“ Ae 3/6-Ganzmetall-Modell.



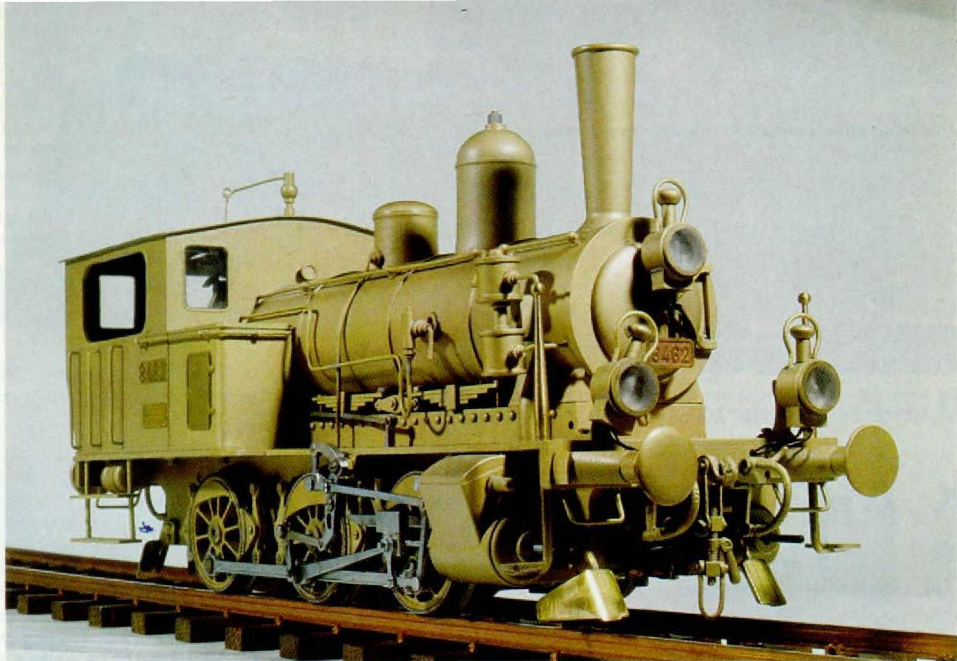
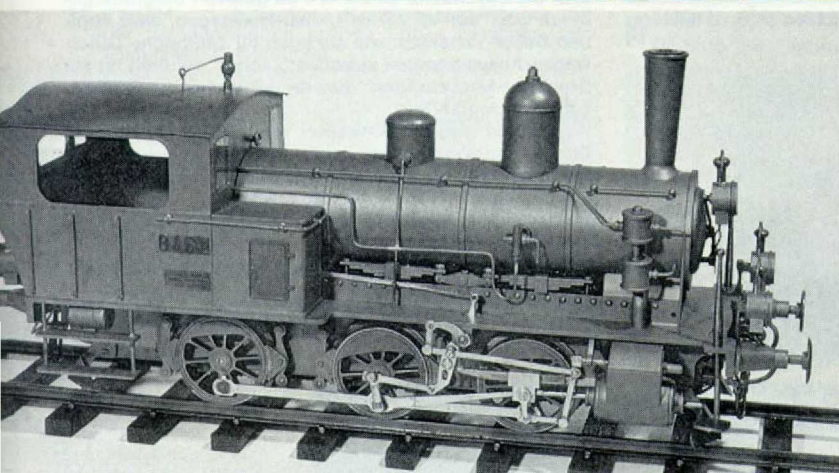


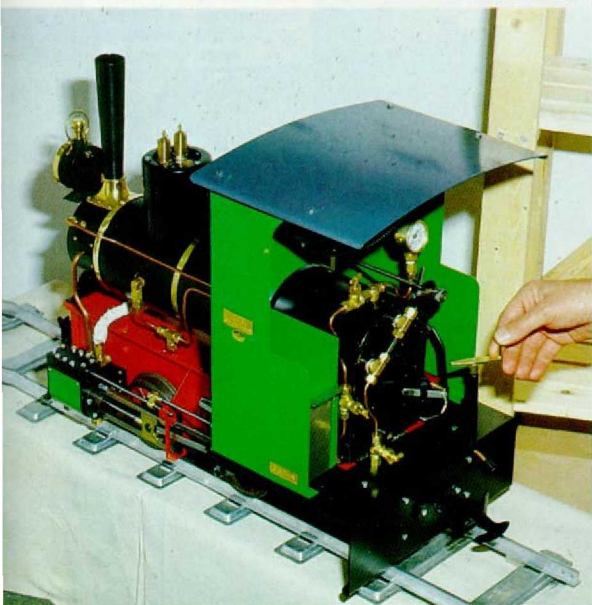
Abb. 15 u. 16. In reiner Handarbeit soll das „Tigerli“, die schweizerische E 3/3, aus Messing hergestellt werden.



Ameba

Joseph Schirmer

CH-4056 Basel



Als erstes Ellokmodell zeigte der mittlerweile zum festen Begriff gewordene Kleinserien-Hersteller die von drei Maxon-Motoren angetriebene 1:32-Nachbildung der Ae 3/6 der SBB (Bild), die nicht nur die passende Zuglok für die SBB-Wagen von Ameba, sondern auch für sich genommen ein sehr schönes Modell darstellt.

Aus ca. 500 Einzelteilen besteht das als reines Handarbeitsmodell ohne Schleudergußteile konzipierte Vollmessing-Modell der E 3/3 der SBB (Bild), im Großen „Tigerli“ genannt und im Kleinen von drei Faulhaber-Motoren auf alle Achsen angetrieben.

5"-Spur: Erstmals engagiert sich Ameba auch in dieser Baugröße und bringt mit der „Matius“ (Bild) eine bewußt robuste und unkomplizierte „live steam“-Lok, die fertig geliefert wird und 1,37 PS leistet.

5"-Spur Abb. 17. Das erste „live steam“-Modell von Ameba stellt diese Nachbildung einer spanischen Lok namens „Matius“ dar.



N Abb. 18. Verspricht ein schönes und detailreiches Modell zu werden: das 9,5 cm lange Arnold-Messe-Muster der „bullen“ 95er.

K. ARNOLD GmbH + Co 8500 Nürnberg

N: Arnold scheint allmählich auf besonders große, schnelle oder kräftige Vertreter der deutschen Dampflok-Geschichte abonniert zu sein: Nach der 05, die heuer in der Variante mit Wagner-Blechen vorgestellt wurde (Bild), und der bayerischen 96 erschien jetzt zu letzterer

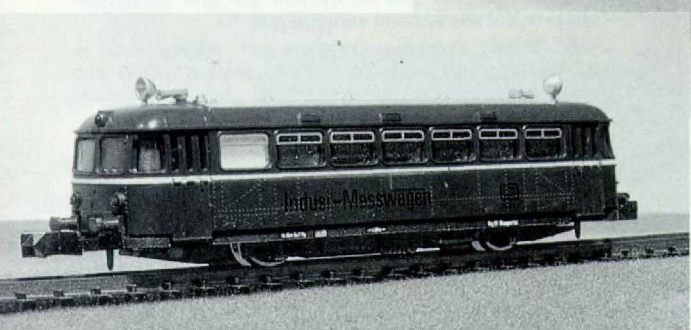
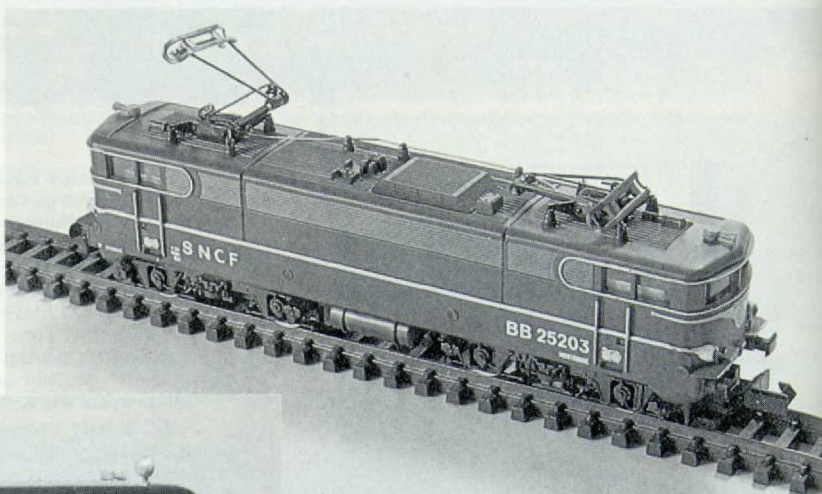
das preußische Gegenstück T 20 bzw. Baureihe 95, eine vom Einsatz im Großen her (relativ kurze Züge auf relativ steilen Strecken) bestens für den Modellbahnbetrieb geeignete Maschine (Bild). Als erster Großserien-Hersteller hat Arnold bei der V 65/265 „zugeschlagen“ und zeigte zur Messe ein Vorausmuster des entsprechenden N-Modells (Bild); die Auslieferung ist für Juli des Jahres vorgesehen. Die weiteren Triebfahrzeug-Neuheiten, wie z. B. die bayerische Gt 2 x 4/4 im gelben Fotografieranstrich oder der VT 98 als Indusi-Meßwagen, sind Farb- und Dekor-Varianten, wie sie auch für zahlreiche Güterwagen-Abwandlungen zutreffen; „echte“ Neuheit ist ein Druckgas-Kesselwagen, den es mit und ohne Sonnenschutzdach gibt (Bild).

„Arnolds neue TEE-Wagen sind mit den Minden-Deutz-Schnellfahrdrehgestellen und Kurzkupplung ausgerüstet“ heißt es im Neuheitenprospekt, und in der Tat: Wie unsere Vergleichs-Abbildungen zeigen, ist durch die neue Kurzkupplung der Pufferabstand auf knappe 3 mm und der Gummiwulst-Abstand fast „auf Null“ reduziert. So weit, so gut; allerdings kommt diese neue Kurzkupplung (zumindest vorerst) nur den „hauseigenen“ Drehgestellwagen zugute, denn es ist – will man nicht



N Abb. 19. Auch als Handmuster ist die V 65 schon nett anzusehen; sie dürfte im Endeffekt den anderen Arnold-Modellen nicht nachstehen.

N Abb. 20. Die Serie 25.000 der SNCF gibt das 10,1 cm lange, neu konstruierte Ellok-Modell nach französischem Vorbild wieder.



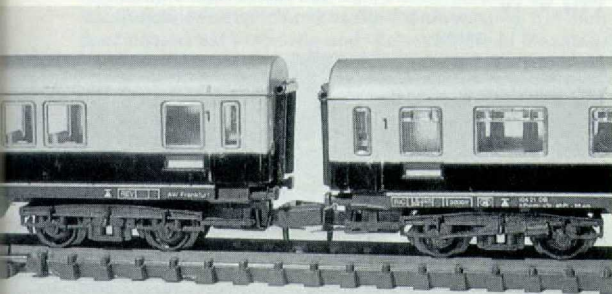
N Abb. 21. Eine (vorbildgemäße) Schienenbus-Variation in Gelb: „Indusi-Meßwagen“.

gleich die neuen TEE-Wagen kaufen, sondern vorhandene Fahrzeuge umbauen – der Austausch der Drehgestelle gegen solche mit Kurzkupplung erforderlich. Will man also nicht auf einen der größten Pluspunkte der N-Bahn – die Einheitskupplung – verzichten, bietet sich diese neue Arnold-Kurzkupplung zur „internen“ Kurzkupplung kompletter (vor allem Reisezug-)Einheiten an, an deren Enden jeweils die Normalkupplung verbleibt. Nun, auf dieses Thema werden wir bei Auslieferung der Serienmuster ggf. nochmals näher eingehen.

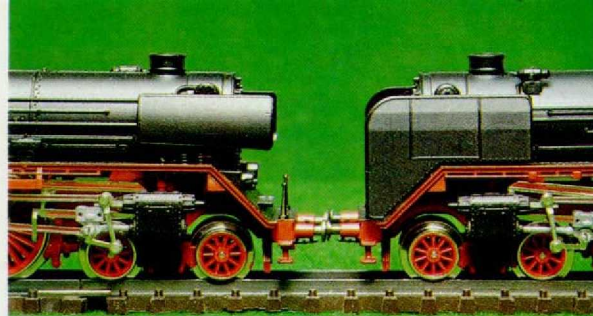


N Abb. 23. Arnold-TEE-Wagen mit der neuen Kurzkupplung im Vergleich zur ...

N Abb. 24 ... bisherigen Kupplungsausführung mit der verhältnismäßig großen Lücke zwischen den Gummiwulst-Imitationen.



N Abb. 27. Mittlerweile die vierte Version der bayerischen Mallet-Lok; der ockerfarbene Anstrich entspricht dem einer „Ausstellungs-Lokomotive“.



N Abb. 22 veranschaulicht den wichtigsten Unterschied zwischen der „alten“ und der „neuen“ 05 (rechts): die Windleitbleche.



Abb. 25. Eine „neue alte“ Kesselwagen-Variante.

N Abb. 26. Der „hauseigene“ Bierwagen „Arnold-Pilsner“.



N Abb. 28. In zwei Varianten wird der 10 cm lange, vierachsige Druckgas-Kesselwagen kommen, hier die Ausführung „Sogefa“ mit Sonnenschutzdach.