

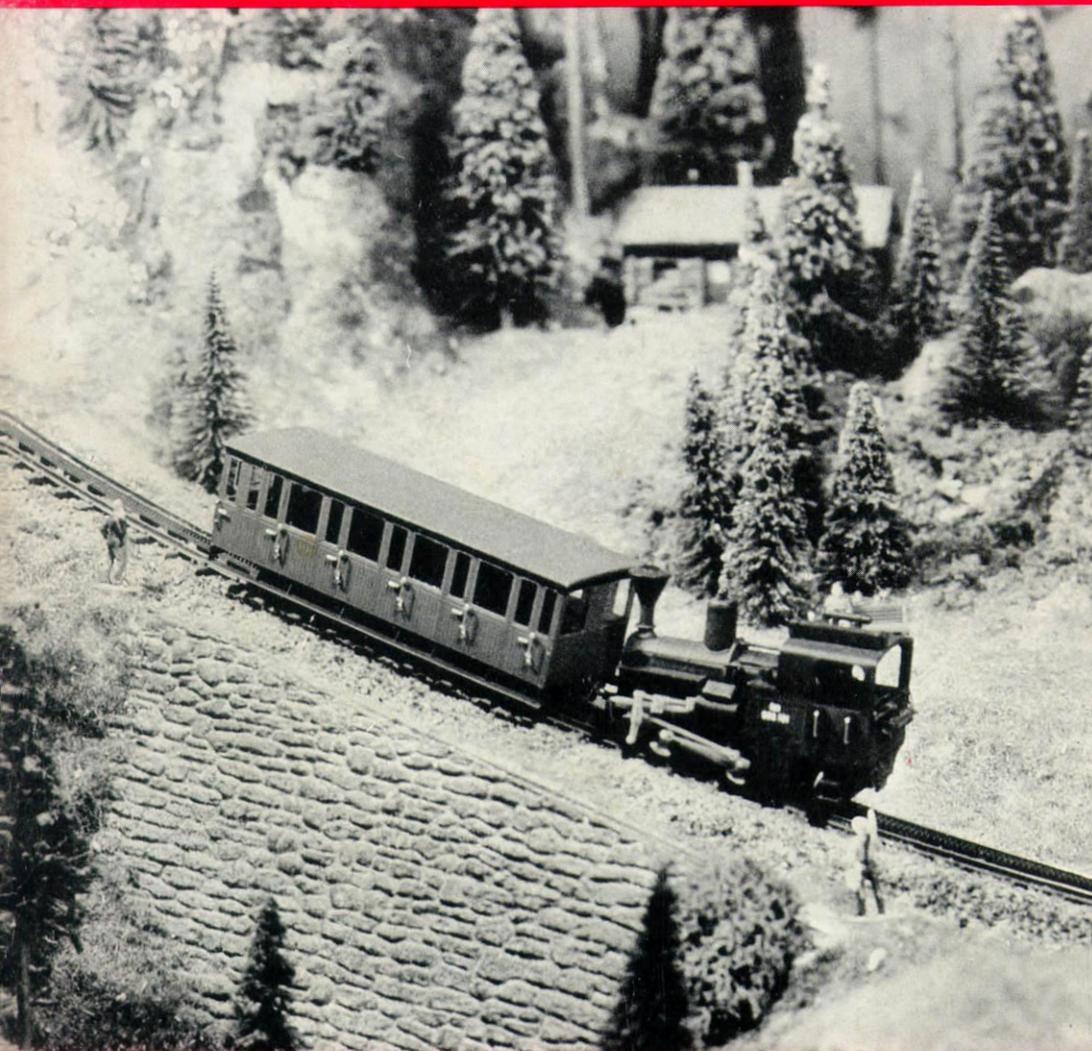
DM 4,-

J 21282 E

Miniaturbahnen

Extrastarkes Messeheft
100 Seiten — Sonderpreis 4,50 DM

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELBAHNZEITSCHRIFT



MIBA MESSEBERICHT
1. Teil A—L

30. JAHRGANG
MÄRZ 1978

3



Die Modellbahn- Neuheiten

der XXIX. Internationalen Spielwaren-Fachmesse Nürnberg

Das 2. Messeberichtsheft – nochmals 100 Seiten mit weiteren 180 Abb. – erscheint in ca. 8 Tagen.

Viele Neuheiten – wenig „Neues“

Das Modellbahn-Zubehör in H0 sei diesmal zuerst angesprochen, weil sich hier eine immer deutlichere Hinwendung zur möglichst weitgehenden Maßstäblichkeit zeigt. Prägnante und im wahrsten Sinne des Wortes „herausragende“ Beispiele sind die „Stadtkirche“ von Vollmer und die Burganlage „Falkenstein“ von Kibri – beides Modelle mit H0-Ausmaßen, an die man sich in den letzten Jahren (was deutlich zu verfolgen war) erst schrittweise „herangetastet“ hat. Ob man auf dieser Entwicklungsstufe stehenbleiben oder – analog den N-Gegebenheiten – weiter voranschreiten wird, hängt nicht zuletzt davon ab, inwieweit die H0-Käufer diesen mutigen Schritt nach vorn honorieren.

Beim rollenden Material sind die H0-Modelle vierachsiger Reisezugwagen seit geraumer Zeit als „Gradmesser“ in punkto Maßstäblichkeit anzusehen. Auch auf dieser Messe hat sich erfreulicherweise bei den Herstellern der Trend zur maßstäblichen Nachbildung kürzerer Vorbilder (statt – wie früher üblich – unmotivierter Verkürzung langer Wagentypen!) fortgesetzt, wobei den Modellbahnern gleichzeitig (als weiteres Plus) weitere interessante Typen nach Reichsbahn-Vorbildern beschriftet werden.

A propos „beschriftet“: mit fünf neuen Großserien-Dampflokomotivmodellen in H0 (17¹⁰, 18¹, 41, 44, 94⁵) und mehreren neuen Elok-Modellen (darunter die Altbauteile 104 oder das „österreichische Krokodil“ der Reihe 1189) wurde den „Häutlern“ diesmal der Tisch reich gedeckt; die N-Kollegen müssen sich heuer mit „nur“ vier neuen Triebfahrzeug-Modellen nach deutschen Vorbildern begnügen. In Z kam die bayerische S3/6 hinzu, während man in I der preußischen P8 den Vorzug gab; mehr dazu im betreffenden Firmen-Bericht.

Dieses reichhaltige Angebot an neuen Triebfahrzeug-Modellen in H0 bedeutet (zieht man das nunmehr vorhandene Sortiment einerseits und die fortschreitende Typengrenzung des DB-Vorbildes andererseits ins Kalkül) jedoch gleichzeitig, daß der Neuheitenstrom in den nächsten Jahren zwar nicht verebben, aber auch nicht mehr ganz so kräftig fließen dürfte. Vielleicht resultieren daraus die verstärkten Aktivitäten auf bisherigen Randbereichen, was für uns Modellbahner natürlich eine willkommene Ausdehnung des Angebots bedeutet. So

ist das (eigentlich schon längst überfällige) Auftauchen einer vorbildgerechten H0-Zahnradbahn (wenngleich vorerst nur in Kleinserie) ebenso zu begrüßen wie der weitere Ausbau des Straßenbahn-Programms durch Groß- wie Kleinserien-Hersteller – eine erfreuliche Tatsache, der die MIBA durch die diesjährigen Messe-Titelbilder Rechnung trägt.

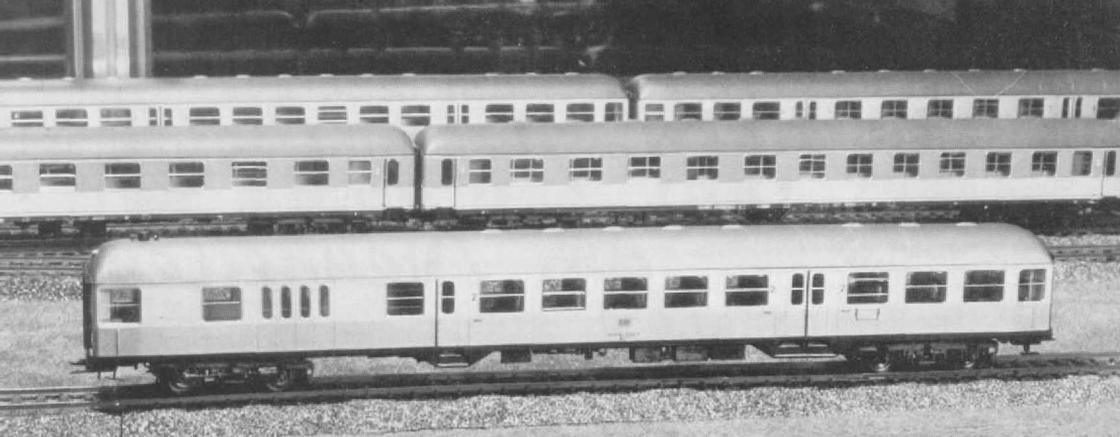
Das weitere Eindringen der Elektronik in die Modellbahn-Technik ist an sich keine Neuigkeit mehr, sondern sei mehr informationshalber vermerkt. Elektronische Zukunftsmusik war allerdings auf dem BN-Stand zu vernehmen: zum einen ertönte sie – in Form von Dampflokomotivgeräuschen – aus subminiaturisierten Lautsprechern, mit denen sich jetzt sogar Z-Dampfloks „vertönen“ lassen; zum anderen spielte man sie dort auf der Programmier-Tastatur eines Computer-Panels, das bislang unbekannt (und ungeahnt) Steuerungs-Möglichkeiten für Modellbahnen mit Mikroprozessoren, Bildschirm-Anzeige usw. eröffnet.

An der Preisfront ist es im Großen und Ganzen verhältnismäßig ruhig geblieben. Hätten die nicht gerade kleinen Preise in dieser Branche die Kauflust des Publikums in irgendeiner Form gedämpft, wäre das Neuheiten-Angebot wohl kaum so reichlich ausgefallen; die Hersteller scheinen also nach wie vor mit unverminderter Nachfrage rechnen zu können.

Die umfassende Berichterstattung mit an die 350, fast ausnahmslos eigenen Fotos – aus über 1000 Messeaufnahmen ausgewählt – erforderte auch diesmal wieder eine Erweiterung des Umfangs auf jeweils 100 Seiten pro Messeheft und damit eine (außertourliche) Änderung des Verkaufspreises um 0,50 DM. Das Verständnis unserer Leser für diese Entscheidung zeigt die Tatsache, daß die letztjährigen Messehefte, bei denen wir dies erstmalig praktizierten, trotz des geringfügig erhöhten Preises vergriffen sind!

Die Reihenfolge der Firmen in unserer großen Messe-Reportage, bei deren Lektüre wir Ihnen gute Unterhaltung wünschen, ist wie stets annähernd alphabetisch; die jeweiligen Nenngrößen sind bei Text und Bild zum besseren Überblick etwas größer hervorgehoben.

mm/WeWaW



H0 Abb. 1. Der „Silberling“-Steuerwagen vom Typ BDNf als genau maßstäbliches (LüP 30,3 cm) und superdetailliertes H0-Modell von Ade.

Ade

Modelleisenbahnen
7441 Unterensingen

H0: Direkte Neuheiten gibt es bei Ade zu dieser Messe nicht; man bemüht sich, die Produktionsrückstände aufzuarbeiten und will so z. B. bei Erscheinen dieses Heftes den schon länger angekündigten Silberling-Steuerwagen vom Typ BDNf ausliefern, der in maßstäblicher Länge und Superdetaillierung den bereits vorhandenen Wagen entspricht. Für Modellbahner, deren Anlage in den vom vielfältigen Rollmaterial her interessanten 50er und

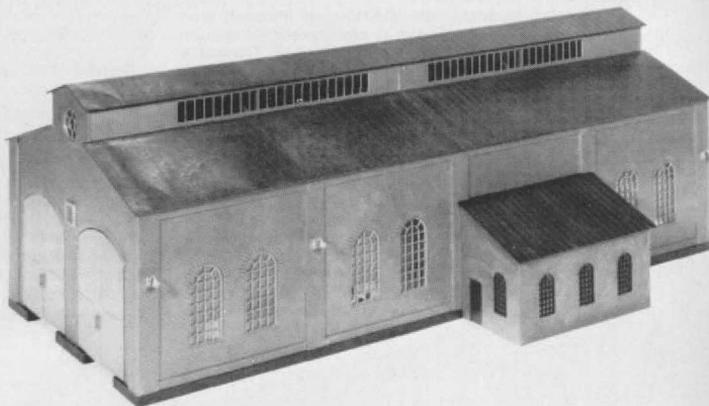
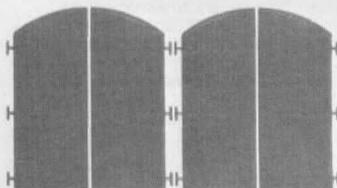
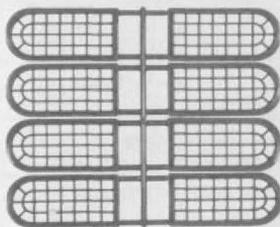
60er Jahren spielt, ist vielleicht die Mitteilung von Belang, daß es die entsprechenden Wagen mit der Beschriftungsnorm jener Zeit – also vor der UIC-Computer-Numerierung – geben soll. Ob und in welchem Umfang eine solche Serie aufgelegt wird, hängt jedoch von der Resonanz in der betreffenden Käuferschicht ab, weshalb sich Interessenten recht bald bei ihrem Fachhändler oder direkt beim Hersteller melden mögen. Davon abgesehen soll das Sortiment der „Langen“ im Lauf des Jahres – ungeachtet „zwischen durch“ eingeschobener anderer Typen – komplettiert werden; als nächstes ist z. B. an den „Buckel“-Speisewagen des „Rheingold“ gedacht.

ADDIE MODELL

Dieter Kleinhanß KG · 6500 Mainz

I+O Abb. 2–4. Zwei Einzelteil-Packungen und der Lokschuppen der Fa. Addie Modell.

I+O: Auch in diesem Jahr war diese Firma wieder mit einem eigenen Stand auf der Messe vertreten und zeigte neben diversen Gebäuden eine breite Palette von Gebäude-Bauteilen und -Einzelteilen für die großen Maßstäbe. Außer diversen Dach- und Mauerplatten in verschiedenen Strukturierungen gibt es auch Fenster, Türen, Tore, Oberlichter usw. Weitere Neuheiten sollen ab Mitte des Jahres nach Aufnahme einer eigenen Produktion folgen.



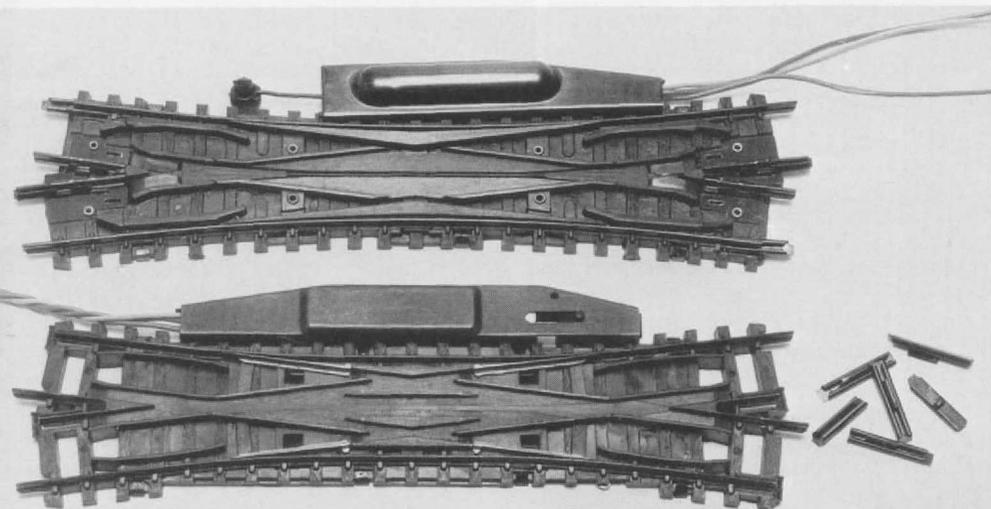
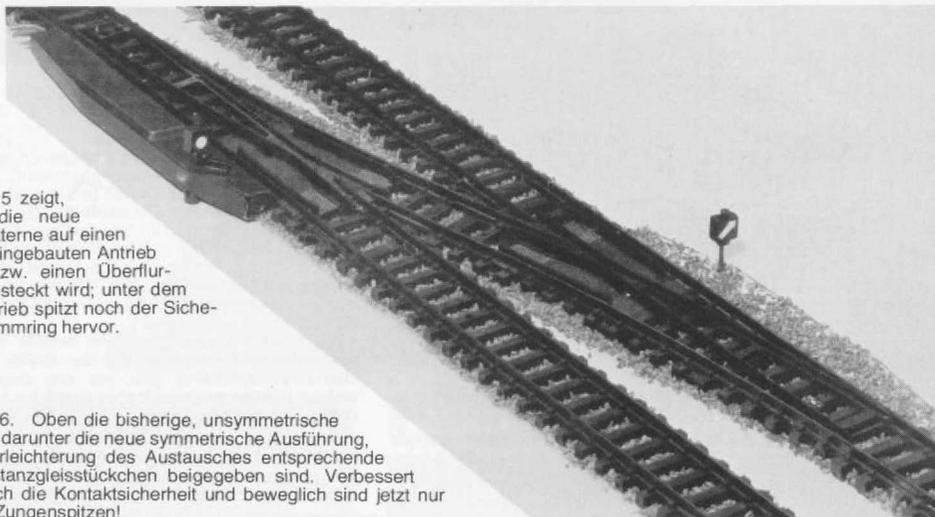
K. ARNOLD & CO. KG · 85 NÜRNBERG

N: Dieses Jahr zeigte Arnold wieder eine echte Lok-Neuheit: das Modell der Altbau-Rangierellok E 63, und zwar nach dem Vorbild der BBC-Ausführung dieser Type. Das Modell ist 6,4 cm lang, wird auf die mittlere Achse – die über die Kuppelstangen die beiden anderen Achsen mitnimmt – angetrieben und soll schon im Juni erhältlich sein. Das auch für andere Ellok-Typen verwendbare Fahrwerk läßt vermuten, daß vielleicht schon zur nächsten Messe eine weitere Altbau-Ellok (z. B. die E 91) erscheinen mag. Ähnliches gilt für die zweite,

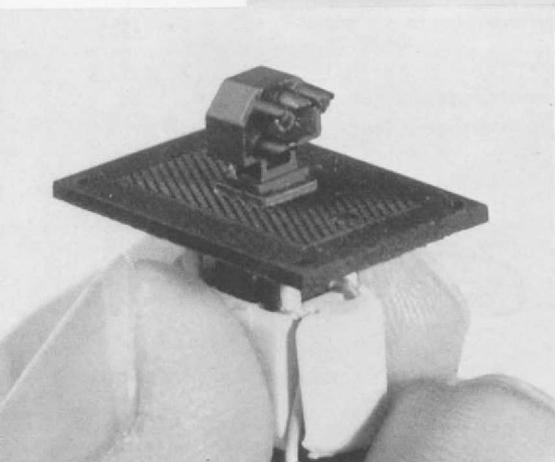
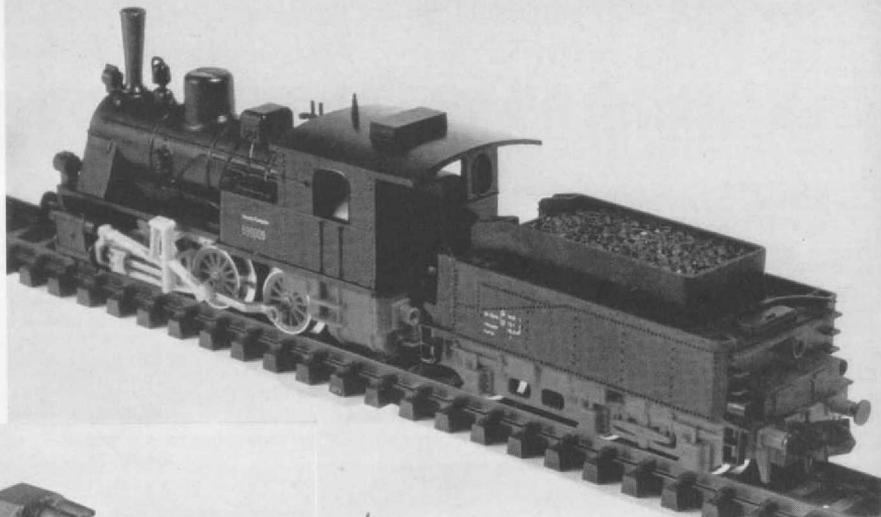
„halbe“ Triebfahrzeug-Neuheit, die Nachbildung einer Schlepptender-Lok der Oderbruch-Bahn (BR 89⁶⁰), die aus dem bekannten T 3-Modell entstand, das ein neues Führerhaus-Dach und einen Tender vom Vorbild-Typ 3 T 16,5 erhielt; letzterer eignet sich bekanntlich auch für weitere Lokomotiven wie etwa eine „55“ . . . Ansonsten wurden diverse Modelle leicht abgewandelt bzw. mit neuen Dekors vorgestellt: die 119 als österreichische 1118, die Oldtime-Überland-Strab als ET 184 der Lokalbahn Berchtesgaden-Königssee und die Diesellok 211

N Abb. 5 zeigt, wie die neue Weichenlaternen auf einen unterflur eingebauten Antrieb (rechts) bzw. einen Überflur-Antrieb gesteckt wird; unter dem linken Antrieb spitzt noch der Sicherheits-Klemmring hervor.

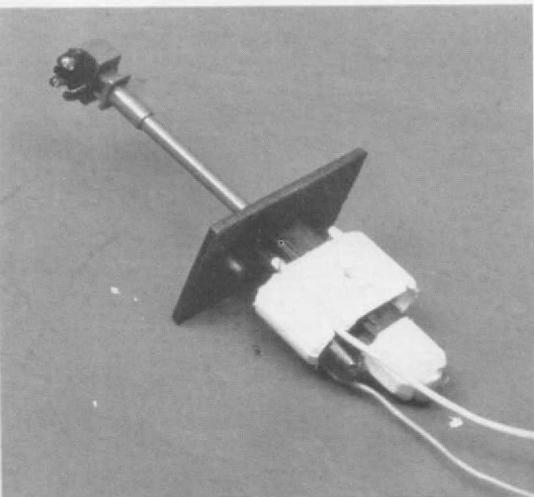
N Abb. 6. Oben die bisherige, unsymmetrische Dkw, darunter die neue symmetrische Ausführung, der zur Erleichterung des Austausches entsprechende kleine Distanzgleisstückchen beigegeben sind. Verbessert wurde auch die Kontaktsicherheit und beweglich sind jetzt nur noch vier Zungenspitzen!



N Abb. 7.
Das
10,5 cm lange
Modell der
Schlepp-
tender-T3
mit verlänger-
tem Führer-
haus-Dach
und gut de-
tailliertem
Dreiachs-
tender.



N Abb. 8 u. 9. Das neue Gleissperrsignal in winziger Zwergausführung sowie mit Mast (aus 0,8 mm-
Ms-Rohr); die Beleuchtung erfolgt von der im Sockel sitzenden Birne über Lichtleitkabel.

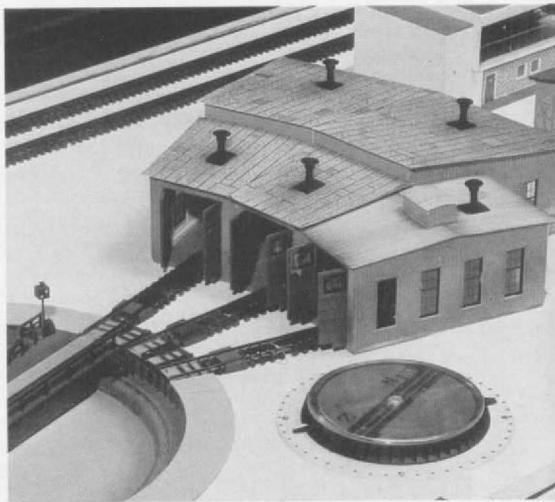


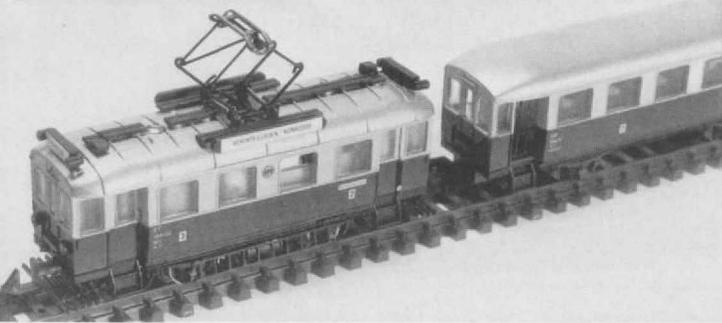
mit Simplex-Rangierkupplung.

Die Abwandlungen und Verbesserungen erstrecken sich auch auf das Wagenprogramm: zwei TEE-Wagen erschienen im Dekor des schweizerischen Reise-Unternehmens „Apfelpfeil“, der preußische Vierachs-Abteilwagen im blau/beigen Anstrich des „Ruhrschnellverkehrs“ der Reichsbahn und der noch aus den ersten Arnold-Jahren stammende Schwerlastwagen vom Typ SSKms wurde samt seiner „Walzblechrollen“-Ladung in überarbeiteter Form neu herausgebracht.

Eine wesentliche Neuerung betrifft das Gleissortiment: zur Erleichterung der Gleis- und Weichenstraßenplanung gibt es die Doppelkreuzweiche jetzt in symmetrischer Ausführung; gleichzeitig wurde bei dieser Gelegenheit die Kontakt-

N Abb. 10. Der zwei- bzw. dreiständige Lokschuppen ist eine Alternative (für kleinere Loks) zu dem bekannten großen 8-ständigen Schuppen.

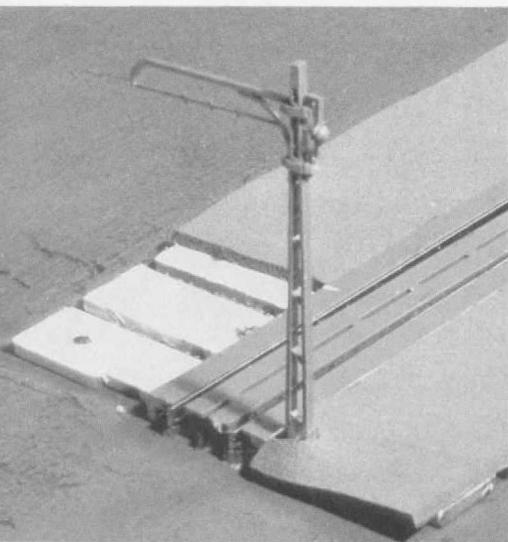
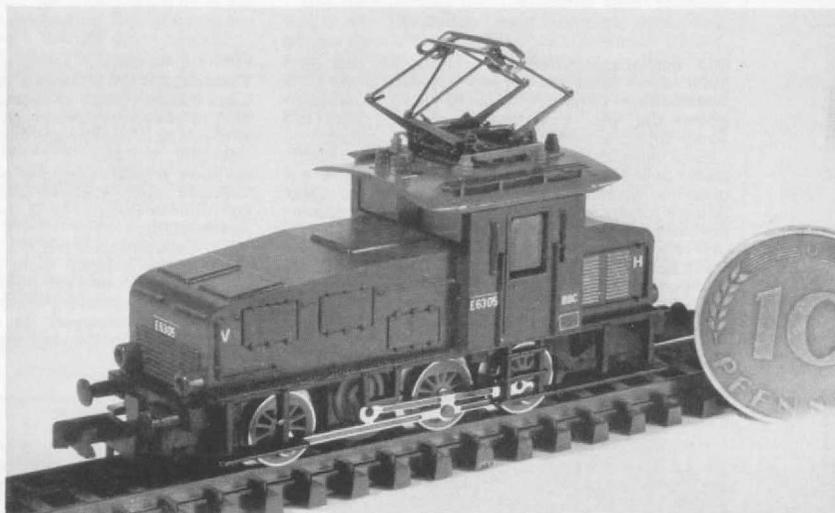




N Abb. 11. Die Überland-Strab samt Beiwagen als ET 184 der Lokalbahn Berchtesgaden-Königssee; die Unterschiede dieser (sofort erhältlichen) Neuheit zum Ursprungsmodell zeigt ein Vergleich mit Heft 3/76, S. 127.

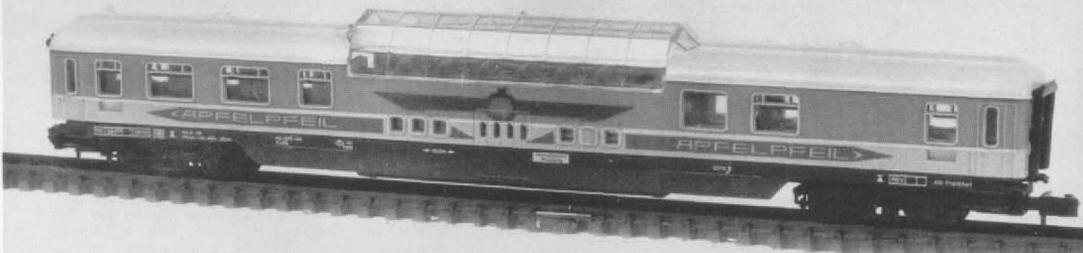
N Abb. 12. Das 6,4 cm lange Modell der grünen E 63-Rangierlok hat feingravierte Vorbauten und soll ab Juni erhältlich sein.

▼ **N** Abb. 13 zeigt den Aufbau der Straßenbahn-Gleiseinbettung: auf das weiße, biegsame Kunststoff-„gerippe“ ist eine graue, ca. 1,5 mm dicke Moosgummi-Lage aufgeklebt. Zwischen den Schienen die „Zwischenlage“ (s. Haupttext).



N Abb. 14. Eine wirkungsvolle Nachtaufnahme von Vorsignal und Zwerg-Gleissperrsignal (rechts).





N Abb. 15. Der bekannte TEE-Aussichtswagen im „Apfelpfel“-Dekor des gleichnamigen schweizerischen Reiseunternehmens.

und Betriebssicherheit verbessert, so daß jetzt auch kleine Loks mit kurzem Achsstand die Dkw „stotterfrei“ befahren können. Zum Austausch gegen die alte, unsymmetrische Dkw sind der neuen entsprechende Distanzstücke beigelegt.

Eine neue, zierliche Weichenlaternen ist so konzipiert, daß sie sich sowohl auf überflur wie auf unterflur eingebaute Weichenantriebe aufstecken und mit einem Klemmring sichern läßt. Im Signalsortiment kam ein Gleisperrsignal in hoher (2,7 cm) und niedriger (0,6 cm) Ausführung hinzu, das – wie auch die anderen Arnold-Lichtsignale – über Lichtleitkabel beleuchtet wird.

Als passendes Zubehör für die Überland-Strab erschien eine sog. „Gleiseinbettung“, mittels der die Gleise ins Straßenplanum eingebettet werden

können; sie besteht aus einem flachen Kunststoff-Gerippe, das mit einer asphaltgrauen Moosgummi-Lage beklebt wird. Zwischen den Schienen wird eine in gleichem Farbton gehaltene Zwischenlage eingesetzt. Diese Gleiseinbettung gibt es fertig vorgebogen für den 14 cm-Radius sowie in einer geraden Ausführung, die sich aber in gewissen Grenzen auch biegen und somit für schwach gekrümmte Gleise – z. B. bei Ladestraßen – verwenden läßt.

Ein Lokschuppen mit nur 15 cm Standlänge für kleinere Bw-Anlagen stellt eine gelungene Kombination aus Kunststoff (für die Wände) und strukturierter, eingefärbter Pappe (für das Dach) dar; in seinen Abmessungen ist er auf die bekannte Arnold-Drehzscheibe abgestimmt.

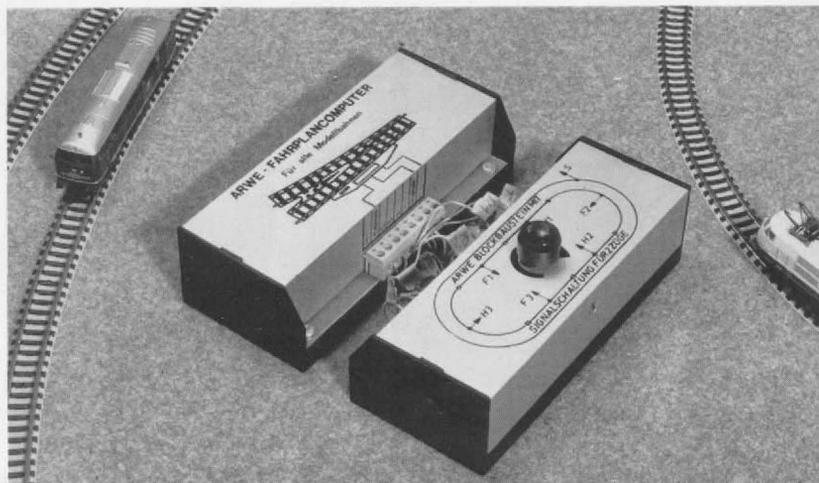
ARWE Automation

6744 Kandel

I-Z: Neu im Angebot der bekannten Blockbausteine ist ein vom Hersteller so bezeichneter „Fahrplan-Computer“, mit dem ein ebenso abwechslungsreicher wie gesicherter Zugbetrieb ermöglicht wird. Dieser schaltet z. B. selbsttätig die soeben von einem Zug überfahrenen Weichen für den nachfolgenden Zug auf einen anderen Gleisabschnitt (vorausgesetzt, daß dieser frei ist) usw.; er wird also durch die Zugbewegungen angesteuert

und steuert seinerseits wieder die Zugbewegungen, wodurch sich der Betriebsablauf ständig selbst neu programmiert. Geeignet scheint uns dieser neue Baustein – für den vielleicht die Bezeichnung „Betriebs-Computer“ o. ä. sinnfälliger wäre – vor allem für zwei Zwecke: 1. zur Automatik-Steuerung kleiner und mittlerer Anlagen mit zahlreichen Zügen (um z. B. Besucher durch den wie von Geisterhand ständig wechselnden Zugverkehr zu verblüffen), 2. und etwas mehr unter Modellbahn-Blickwinkel zur Ein- und Ausfahrsteuerung bzw. Sicherung von überdeckter Schattenbahnhöfe, aus denen dann immer neue Zugformationen auftauchen.

I-Z Abb. 16. Der sog. „Fahrplan-Computer“ von Arwe entspricht in Größe und Aufmachung den sonstigen Arwe-Bausteinen.



BN-System

Göran Dahlheim · S-11221 Stockholm

Z-11m: Nur ein Jahr nach ihrem leicht „sensationellen“ Einstieg in die Nürnberger Messe bzw. die Modellbahn-Branche (siehe MIBA 3/77, S. 145) sorgten die jetzt unter „BN-System“ firmierenden Elektronik-Spezialisten aus Schweden erneut für Furore: mit ungläubigem Kopfschütteln hörte so mancher Messebesucher aus einem kaum mehr als streichholzgroßen Lautsprecher Dampflokgeräusche ertönen oder warf – manch' einer allerdings skeptisch – einen Blick in eine computergesteuerte Modellbahn-Zukunft... Doch der Reihe nach:

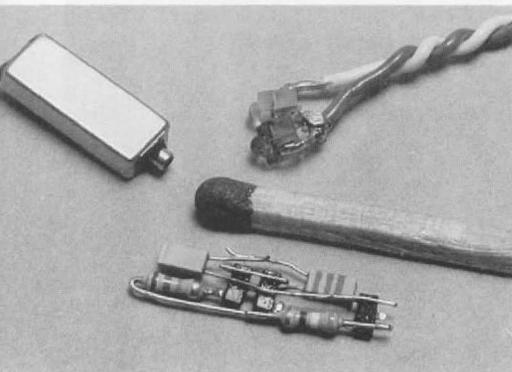
Das letztjährig vorgeführte Dampflok-Geräusch zum nachträglichen Einbau in die Modelle wurde bei gleichbleibender Tonqualität und Lautstärke auf kaum vorstellbare Abmessungen reduziert (siehe Bild), so daß es jetzt sogar in Z-Loks eingebaut werden kann! Außerdem ist es jetzt noch einfacher aufgebaut und – ohne jede Lötarbeiten – einzubauen. Die drei winzigen Komponenten des Systems (Lautsprecher, Mikroelektronik und Leuchtdioden-Abtaster zur Steuerung des Auspuff-Rhythmus) werden einfach auf das Fahrgestell der Lok geklebt; zwei kleine, an den Rädern anlie-

gende Federn besorgen die Stromzufuhr. Die erwähnte Rhythmus-Steuerung funktioniert wie bereits im Heft 3/77 beschrieben: durch schwarze Farbmarkierungen auf der Innenseite des Treibrades „liest“ die Leuchtdiode den der jeweiligen Loktype entsprechenden Auspufftakt.

Die Regulierung der Lautstärke und Tonhöhe sowie das Einblenden von Pumpen- und Pfeifgeräuschen etc. erfolgt über ein Geräusch-Steuerpult mit zahlreichen Einstellknöpfen (Bild). Bei Märklin-Wechselstrom-Loks und Märklin-Z-Loks – bei denen kein Leuchtdioden-Abtaster eingebaut werden kann – kommt außerdem noch ein sog. „Pulsator“ hinzu, der den Auspuff-Rhythmus in Abhängigkeit von der Fahrspannung steuert; an diesem „Pulsator“ kann der Auspufftakt (Zwei-, Drei- oder Vierzylinder) eingestellt werden.

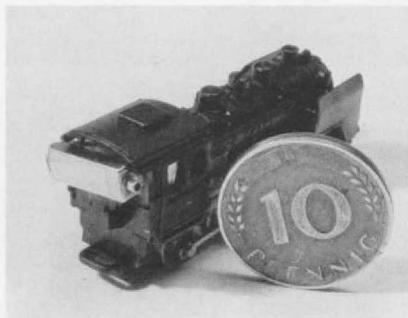
Das Geräusch-Steuerpult (das es übrigens auch für „Diesellok“-Geräusche geben soll) und der Pulsator werden mit 16 V Wechselstrom gespeist und können an einen vorhandenen Fahrtrafo (oder BN-Trafo) angeschlossen werden.

Das gilt auch für die weiteren „Bausteine“ des

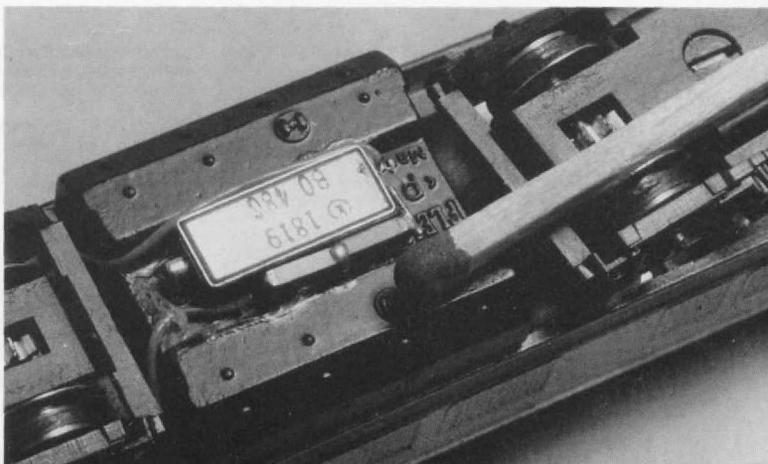


Z-0 Abb. 17 zeigt die Winzigkeit der Geräuschkomponenten: links der nur 11x4x1,7 mm kleine Lautsprecher, über dem Streichholz der Leuchtdioden-Abtaster und darunter die Mikro-Elektronik, die zusammengepackt nicht größer als aus Abb. 19 ersichtlich ist (ca. 8x1x2 mm)!

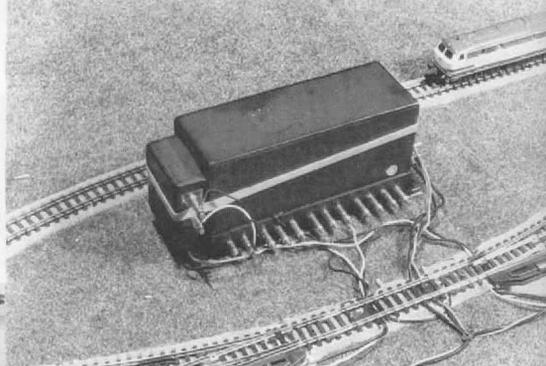
Z-0 Abb. 19. Lautsprecher und Mikro-Elektronik (das kleine schmale „Ding“ zwischen Lautsprecherchen und Streichholzkopf) unter einem N-Diesellok-Modell; der Leuchtdioden-Abtaster zur Takt-Steuerung ist in diesem Fall nicht erforderlich (s. Haupttext).



Z-0 Abb. 18. Der Lautsprecher läßt sich sogar noch an eine Z-Lok anbauen – wie hier an die miniclub-24! Die Steuerung des Dampf-Rhythmus erfolgt in diesem Fall über den „Pulsator“ (s. Haupttext).



Z-llm Abb. 20 u. 21. Unten das sog. „Computer-Panel“ mit der entsprechenden Programmier-Tastatur und den zwei eingebauten Fahrreglern; über diesen sitzen die (etwas kleineren) Drehknöpfe zur Einstellung der Anfahr- und Bremsverzögerung. Rechts ein „Blockbaustein“ mit geschlossenen Weichen- und Signalantrieben), wie er mit nur zwei Kabeln an das Computer-Panel angeschlossen wird.



BN-Systems, zu denen u. a. ein Fahrpult mit Anfahr- und Bremsverzögerung und ein elektronischer Aufenthaltsschalter gehören. Alle diese Teile sind aufeinander abgestimmt und können sowohl zur Ergänzung vorhandener Anlagen als auch als in sich geschlossenes BN-System verwendet werden. Das endgültige „Design“ steht immer noch nicht

fest, wird aber in etwa dem bereits fertigen Geräuschbaustein namens „Junior“ entsprechen, den wir im Bild zeigen.

Weiter verbessert wurde auch die Infrarot-Reflex-Lichtschranke, deren Funktionsprinzip wir bereits in Heft 3/77, S. 146, beschrieben haben. Nunmehr werden durch eine Ziffern-Anzeige auch die (durch

Z-llm Abb. 22. Diverse Bausteine des BN-Systems, v.l.n.r.: Fahrregler, Aufenthaltsschalter (genannt „Zeitrelais“), „Junior“-Geräuschbaustein und großes Geräusch-Steuerpult. Das endgültige Design soll dem „Junior“-Baustein entsprechen.

