

## Gedanken von Peter Hürzeler, Präsident spur-N-schweiz (sNs)

## «Danke, Arnold, für diese zwei persönlichen Messehighlights!»

Wie alle Jahre schaut die europäische Modellbahnszene Ende Januar gespannt in Richtung Nürnberg, um zu erfahren, was es dieses Jahr wieder an neuen Modellen gibt. Die Wichtigkeit der Messe hat aber insofern etwas abgenommen, als dass heute häufiger als früher auch das Jahr hindurch Neuheiten veröffentlicht werden. Verschiedene Hersteller sind inzwischen auch dazu übergegangen, Neuheiten erst kurz vor der Auslieferung anzukündigen, um zu dem Zeitpunkt schon weitgehend fertiggestellte Fertigungsmuster präsentieren zu können. Für den Kunden ist dies insofern ein Vorteil, als dass er nicht mehr teilweise jahrelang auf ein angekündigtes Modell warten muss, sondern wieder vermehrt zeitnah ein versprochenes Modell in den Händen halten kann. Aus meiner Sicht durchaus ein Schritt in die richtige Richtung.

Wie die letzten Jahre, gibt es auch dieses Jahr wieder eine Fülle an Neuheiten. Die Neuheitenkataloge sind richtig dick und umfangreich. Was generell auffällt, ist die tendenziell zunehmende Verlagerung von der Epoche III hin zur Epoche IV und neuer. Gerade die für Modellbahner nach deutschen Vorbildern wichtige Epoche III mit dem Wechsel von der Dampf- auf die Diesel- und Elektrotraktion wird je länger, je weniger berücksichtigt. Dafür gibt es entsprechend einen Ausbau der Fertigungskapazitäten in den Epochen IV und neuer. Auch ist seit den letzten Jahren ein Wechsel von rein deutschen Neuheiten hin zu immer vielfältigeren europäischen Neuheiten sichtbar. Als Schweizer mit einer weltweit bekannten und beliebten Bahnkultur haben wir schon bisher ein wenig eine Ausnahmestellung genossen. Inzwischen sind aber auch andere Länder in den Fokus der Hersteller gerückt. Mit ein Grund ist sicher, dass es nicht mehr nur wie einst einige grosse Hersteller (z. B. Minitrix, Fleischmann, Arnold, PIKO oder Hobbytrain) und ein paar Kleinserienhersteller (z. B. Lematec oder Fulgurex) gibt, sondern sich auch ein spannendes Feld dazwischen geöffnet hat, mit Herstellern wie Jägerndorfer, L.S.Models, P.I.R.A.T.A. oder Mabarr. Diese haben in den letzten Jahren immer wieder gezeigt, dass man auch mit etwas anderem als deutschen Modellen Erfolg haben kann. Sie haben so den Weg für die grossen Hersteller geebnet. Gute Chancen auf eine Modellumsetzung haben daneben auch immer Modelle, die sich in mehreren Ländern einsetzen lassen.

Aus Schweizer Sicht darf sich das diesjährige Neuheitenprogramm durchaus sehen lassen, auch wenn es grösstenteils recht konservativ ist. Es umfasst hauptsächlich Farbvarianten von bekannten und bereits bestehenden Modellen. Etwas schade ist, dass es Hersteller gibt, die sich seit einigen Jahren hauptsächlich damit beschäftigen, Modelle neu zu konstruieren, welche es in guter Ausführung schon von Mitbewerbern gibt. Gerade im Güterwagenbereich gäbe es meiner Meinung nach noch genügend nie produzierte Vorbilder und Vorbildfamilien, sodass man nicht unbedingt identische Vorbilder neu auf den Markt bringen müsste. So harren beispielsweise Neuwagen-Autozüge der 1980er- bis 2000er-Jahre immer noch entsprechender Wagen.

Durch die Schweizer Brille gesehen gibt es für mich ein absolutes Messehighlight: Arnold wagt sich an den Astoro, den Nei-

gezug ETR 610/RABe 503, und bringt ihn als kompletten Siebenteiler. Endlich wird einer der modernen Triebzüge auf Schweizer Gleisen in unserer Spurweite umgesetzt. Und nachdem es bisher mit dem ICN nicht klappen wollte, werden wohl viele den Astoro auch ein wenig als Ersatz-ICN betrachten. Noch fehlt zwar die Variante in der hundskommenen SBB-Lackierung, doch wird die sicher in den nächsten Jahren auch noch folgen. Böse Zungen können nun behaupten, der Zug sei ja schon im Herbst angekündigt worden und daher gar kein echtes Messehighlight: Aber erst mit der nun erfolgten Vorstellung der Zusatzwagen ist der Zug komplett und kann damit als Messehighlight gelten.

Ohne aufgesetzte Schweizer Brille gibt es für mich aber noch ein zweites Highlight: die E656 der italienischen Staatsbahn FS, welche ebenfalls von Arnold angekündigt wurde. Jahrzehntlang mussten die Italiener untendurch. Seit Lima und Rivarossi in den 1970er-Jahren einige N-Modelle nach italienischen Vorbildern auf den Markt gebracht haben, ging da ausser einigen Farbvarianten auf Basis ausländischer Fahrzeuge so ziemlich nichts mehr. Man stelle sich einmal vor: But-



ter-und-Brot-Lokomotiven wie die Re 4/4<sup>II</sup>, die Re 460, die Ae 6/6 oder die Re 6/6 wären einfach nicht oder nur in homöopathischen Dosen als Kleinstserienmodelle erhältlich. Eine Nachbildung von Schweizer Szenarien wäre quasi unmöglich. Genau so ist es den italienischen Modellbahnern jahrzehntlang ergangen. Umso erfreulicher ist, dass dem nun Abhilfe geschaffen wird.

Dass gleich wieder Arnold dafür verantwortlich ist, zeigt für mich, dass man im dortigen Produktmanagement nicht nur Gewinnmaximierung als Ziel hat: Es ist deutlich risikobehafteter, ein solches national begrenztes Modell herzustellen, als einen 08/15-Kesselwagen, den man von vornherein in zig Dutzend Farbvarianten auf den Markt werfen kann. Letzteres braucht es auch, aber die wirklichen Emotionen für die Modellbahn kommen doch eher mit den Sonderlingen und Einzelstücken und nicht unbedingt mit Dutzendware. Mir jedenfalls geht es so. Von daher: Danke, Arnold, für diese zwei persönlichen Messehighlights!