



Die preußische T 3, von Willy Ade für Trix konstruiert, war für Jahrzehnte maßgebend für detaillierte Lokmodelle in Kunststoffbauweise.

Foto: lk

Willy Ade – die MIBA gratuliert zum 80.

Ein Leben für die Modellbahn

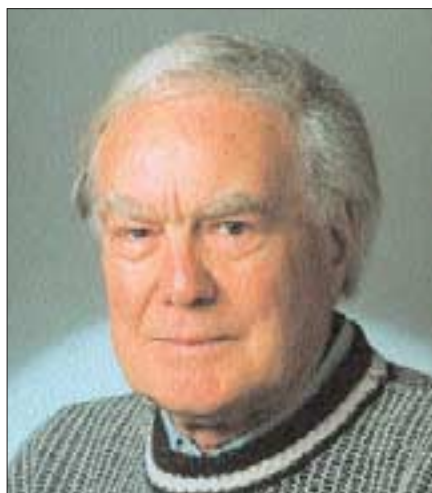
Wiad, Röwa und Ade sind für viele „gestandene“ Modelleisenbahner seit Jahrzehnten feste Begriffe. Mit diesen Namen verbinden sich Innovationen, für deren Schöpfungen der Konstrukteur und Erfinder Willy Ade verantwortlich zeichnete. Hans Zschaler lässt aus diesem Anlass das Lebenswerk dieses genialen Technikers Revue passieren.

Am 24. November 1923 wurde Willy Ade als Sohn einer alteingesessenen Esslinger Handelsfamilie geboren. Sein Vater war Ein- und Verkaufschef bei den Neckarwerken und hatte gute Verbindungen zu Märklin und der AEG. Mit seinem Vater teilte er das Hobby Modellbahn. Eine Märklin-Eisenbahn in der Nenngröße 0 wurde mit selbst gebauten Lokomotiven, Wagen und Gebäuden ergänzt. Schon 1938 gelang ihm die erste Eigenentwicklung: eine Bahn nach dem Zweischienen-Zweileiter-Prinzip, die er für 50 Reichsmark an Märklin verkaufte.

Nach der Schule absolvierte er eine Lehre bei der AEG und wurde anschließend dort Konstrukteur. Sein Traumberuf war jedoch Flugzeug-Konstrukteur. Zu Beginn des 2. Weltkrieges meldete er sich zur Luftwaffe und erhielt eine Pilotenausbildung. Nach Esslingen zurückgekehrt, absolvierte er an der dortigen Maschinenbauschule ein Ingenieurstudium.

Nach dem Studium arbeitete Willy Ade zunächst als Verkaufsingenieur bei einem Unternehmen für Papierverar-

beitungsmaschinen. Doch die Modellbahn ließ ihn nicht mehr los. Bei einem Besuch der Frankfurter Messe im Jahr 1949 kam er auf dem Messestand der Firma Fleischmann mit Emil Fleisch-



Willy Ade heute

mann ins Gespräch. Dieser bot Ade die Stelle als Modellbahn-Konstrukteur an, denn Fleischmann hatte auf dieser Messe seine neu geschaffene Eisenbahn

in Nenngröße 0 vorgestellt. Die Aufnahme einer Tätigkeit bei Fleischmann scheiterte daran, dass es nicht möglich war, im kriegszerstörten Nürnberg eine entsprechende Wohnung für Ades Familie zu beschaffen.

Anfang der Fünfzigerjahre gründete Willy Ade zusammen mit einem befreundeten Steuerberater und einem (ebenfalls befreundeten) Inhaber einer Kunststoffspritzerei die Firma Wiad. Den Anfang machten Gebäudemodelle mit beweglichen Fensterläden. Es folgten Funktionsmodelle, wie das in der MIBA 1953 veröffentlichte und von Gerhard Krauth entworfene Schotterwerk, ein Sägewerk mit Sägegatter und der große Krupp-Ardelt-Kran als fahrfähige Brückenkonstruktion. Als seine beiden Partner starben, verkaufte er Wiad.

1959 gründete Willy Ade zusammen mit Horst Röchling die Röwa Plastik GmbH. Mit Röchling ergab sich eine gute Zusammenarbeit, was sich auch in vollen Auftragsbüchern widerspiegelte. Man entwickelte und produzierte für Kibri, Herpa, Noch, für die Betonindustrie (Röwa-Betonabstandshalter), aber auch Kindergartenspielzeug – und vor allem für Trix. Eine der ersten Arbeiten für den Nürnberger Modellbahnhersteller war 1959 der Aufbau für den vierachsigen Großraum-Selbstentlader 00tz 50, aus dem später (1961) noch die „Klappdeckel-Variante“ KKt 57 entstand.

1960 bekam Röwa von Trix den Auftrag, eine neue Serie von DB-Reisezugwagen mit 26,4 m Vorbildlänge aus Kunststoff zu entwickeln. Ade machte den Vorschlag, die Modelle im Längensmaßstab 1:100 nachzubilden. Trix lehnte dies im Hinblick auf die engen Radien des Express-Gleissortiments ab. Da Ade die Konstruktion schon fertig hatte, nahm er pro Sitzwagen zwei

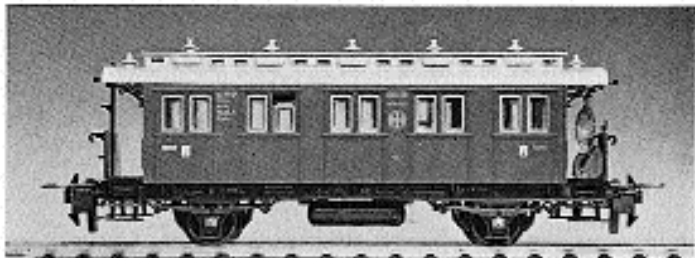


Abb. 247. Mit diesem (und den anderen) Wagen hat Trix ein Niveau erreicht, das wohl für die nächsten Jahre richtungsgemäß sein dürfte (und sollte). – Old-Timer-Wagen G1 Nr. 91 mit 12,3 cm LÖF. Sofort lieferbar!

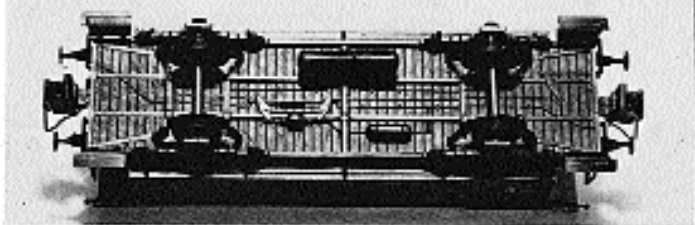


Abb. 248. In der Untersicht fällt insbesondere auf, daß die Kupplungsschäfte im Wagenboden verschwinden sind, die Bremsboden mit den Radlaufflächen flachten und das Modell Old-Timer-Puffer aufweist.

Fenster heraus und brachte die Wagen auf die gewünschte Länge von 23,5 cm. Diese sechs neuen Wagen sorgten 1961 für einiges Aufsehen.

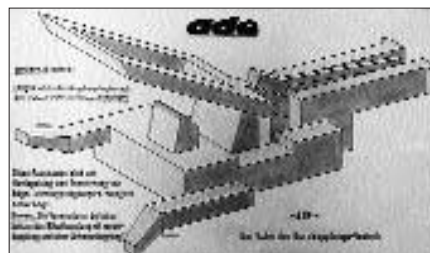
Ein Jahr später (1962) hatte Ade für Trix den Adler-Zug der Ludwigsbahn entwickelt. Verkleinerungsmaßstab war damals 1:65. Bei der Zierlichkeit der Lok musste der Trix-Einheitsmotor in einem der Abteilwagen untergebracht werden. Auch die Triebwagenzüge ELD der Holländischen Staatsbahn NS sowie der VT 08.5 stammen von Ades Reißbrett. Im gleichen Jahr wurden die Reisezugwagen serienmäßig mit eingebauter Inneneinrichtung versehen.

1964 gelang es Ade, insgesamt vier verschiedene Reisezuggarnituren (Nirosta-Wagen, 3- und 4-achsige Umbauwagen sowie preußische Schnellzugwagen) für Trix zu entwickeln und zu produzieren. Röwa fertigte in Spitzenzeiten pro Woche 4000 Stück pro Typ für Trix. Aus Nürnberg wurden lediglich Radsätze und Kupplungsbügel zugeliefert. Weil im Trix-Programm für drei der vorgenannten Zuggarnituren eine passende Diesellok fehlte, hat Ade gleich noch eine V 100 mitentwickelt.

Ab 1966 hatte Ade auf eigene Rechnung für Trix neue D-Zugwagen im Längenmaßstab 1:100 entwickelt. Darunter war ein kompletter Zug TEE-Wagen, bei dem die (beim Vorbild längeren) Speise- und Barwagen sogar 27,5 cm im Modell maßen. Diese Wagen waren der Renner der 66er-Spielwarenmesse. Das passende Gegenstück: ein Personenzug aus vier Nebenbahnwagen preußischen Ursprungs nach MIBA-Bauplänen. In den Jahren 1967/68 kamen noch Güterwagen hinzu, deren Detaillierungsgrad ebenfalls unerreicht war. Bei den gedeckten Güterwagen ließen sich die Schieber der Lüfterblenden (!) vertikal bewegen.

Auf MIBA-Zeichnungen der Fünfzigerjahre beruhen die Preußen, die im MIBA-Messebericht 1966 den Trix-Aufmacher bildeten. Auch hier waren die Ade-Konstruktionen wegweisend für Maßstäblichkeit.

Unten: Auch auf dem Güterwagensektor war Willy Ade für Trix aktiv. Der maßstäbliche G-Wagen steht hier stellvertretend für eine ganze Palette von Güterwagen. Die Art der Verpackung war auch später noch typisch für Röwa-Fahrzeuge. Foto: Ik



Der von Willy Ade entwickelte Kurzkupplungskopf mit Schwalbenschwanzsicherung. Abb.: Slg. Zschaler

Unten der erste maßstäbliche Containertragwagen in H0 und der beeindruckende, funktionsfähige Containerkran. Fotos: Ik, Slg. Zschaler





Die Olympia-Triebwagen der Baureihe 420 und die Altbauelock 191 bildeten neben der E 60 und der V 160 den Kern des Röwa-Angebots bei Triebfahrzeugen. Mit der besonderen Weichen-Konstruktion waren bisher nicht gekannte Kombinationen möglich. Fotos: Ik, Slg. Zschaler

Nach Zuspruch von WeWaW entwickelte Willy Ade für den preußischen Nebenbahnzug auch eine passende Tenderlok, die pr. T 3, welche Trix 1968 ins Programm übernahm. Die ebenfalls auf dem Trix-Messestand ausgestellte Diesellok V 160 kam jedoch nicht bei Trix. Nach dieser Messe trennten sich die beiden Firmen. Röwa übernahm im Herbst desselben Jahres den Verkauf der Röwa-Modelle in Eigenregie. Es entstanden Reisezugwagen, zu denen nun auch „Silberlinge“ gehörten, und das Güterwagensortiment wurde durch die ersten maßstäblichen H0-Containertragwagen (2- und 4-achsig) ergänzt. Auch ein passender Containerkran kam hinzu.

Für das Modelljahr 1970 entwickelte Ade für Röwa eine Reihe bemerkenswerter N-Modelle nach deutschen und amerikanischen Vorbildern und 1971 übernahm Röwa das gesamte TT-Programm von Rokal. Für H0 entwickelte Willy Ade den S-Bahn Olympia-Triebzug ET 420 und die Elektrolokomotiven 151, 191 und 160.

Willy Ade war auch der „Erfinder“ der DB-„Pop“-Wagen. Aufgrund seiner Verbindung zu Reinhard Dobler von der BD München kam er mit dem Design-Center in München in Kontakt. Dort machte Ade den Vorschlag zur Grundfarbe Kieselgrau mit farbigen Fensterbändern überzugehen und kre-

ierte auch gleich den passenden Namen: Pop-Wagen. Einen Vorschlag, den Bereich zwischen Fensterinnenkante und Rahmen nicht eintönig glatt, sondern wie bei den amerikanischen „Streamliners“ gesickt auszuführen, griff die DB ebenfalls auf und ließ zwei Probewagen fertigen. Selbstverständlich kamen die Pop-Wagen als auch die beiden Unikate sofort ins Röwa-Programm. Mittlerweile hatte Ade eine Kurzkupplungs-Kinematik und einen Aufnahmeschacht für Kupplungen mit



Wagen in der Werbung – der Name Ade stand schon bald für unübertroffene Detaillierung und Maßstäblichkeit.

Schwalbenschwanz-Sicherung konstruiert. Für Röwa konstruierte er eine eigene Kupplung (Röwa-Matic).

Das neu entwickelte Röwa-Gleissystem war nach ganz anderen Kriterien als normalerweise üblich aufgebaut: in zwei separate Teile geteilte Weiche, bestehend aus einem Weichenzungenteil und einem Herzstückteil. Damit waren

sehr vorbildgetreue Kombinationen möglich. Gleis- und Weichenelemente bestanden aus dem Oberbau einerseits und einer Grundplatte andererseits, auf die das Oberteil aufgeklipst wurde. Auf den Grundplatten waren die doppelspuligen Weichenantriebe fest installiert und bei Störungen leicht zugänglich. Der Gleismittenabstand von 55 mm entsprach einem Vorbildabstand von 4,75 m ...

Warum kam bei so viel Positivem 1974 plötzlich das Aus? Der Armaturen-Hersteller Rokal war mit der Verlagerung der TT-Produktion zu Röwa finanziell beteiligt. Mit der sich damals verschärfenden Ölkrise brach der Absatz des von Rokal gefertigten Solex-Vergasers für die Autoindustrie ein. Als Sanierungsmöglichkeiten fehlschlagen, war dies auch das Ende für Röwa.

Die Röwa-Formen gingen an Roco, das Gleissystem an die Firma Conrad, die es später an die Firma Hartel weiterveräußerte. Die T 3 nebst preußischen Personenwagen übernahm Hermann Merker. Die Preußenwagen gingen später an Roco.

Doch Ade wäre nicht Ade, wenn er aufgegeben hätte. Mit DB-Reisezugwagen der Bauartlängen 26,4 m und 27,5 m im exakten Längenmaßstab 1:87 fing er neu an. Unter dem Slogan „Das Maß aller Dinge“ entwickelte er seine neuen Modelle, die bis heute an Detailreichtum nicht zu überbieten sind.

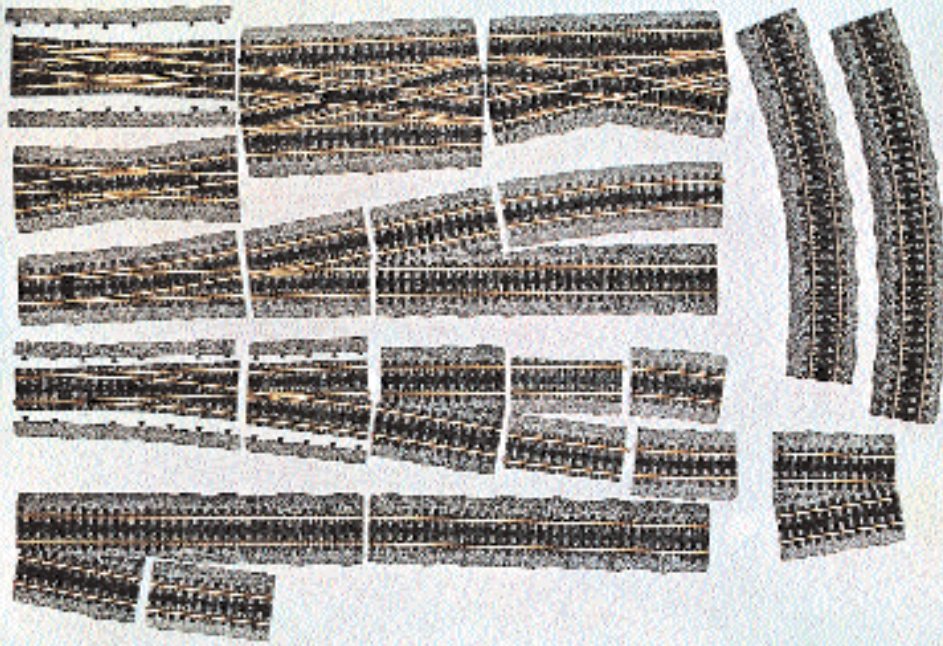
Nach zweimaligem Wasserschaden durch den Neckar ging Willy Ade weg von Untertensingen. In der Zwischenzeit ließ er auch die Formen für sein Gleissystem – nun als Ade-Gleis – neu anfertigen. Dann wurde es zum Bedauern der Modellbahnfreunde still um die Firma Ade. Nun, mit 80 Jahren, hat Willy Ade einen Weg gefunden, seine Wagen als Bausätze (auf Wunsch auch als Fertigmodelle) wieder produzieren zu lassen. Auch sein Gleissystem will er möglichst wieder aufleben lassen.

Gäbe es eine „Hall of Fame“, eine Ruhmeshalle für verdiente Personen des Modellbahnwesens, Willy Ade, der Vollbluttechniker, hätte schon lange einen Ehrenplatz darin. Die MIBA – und das zweifellos auch im Namen ihrer Leser – wünscht dem Jubilar für die weitere Zukunft alles Gute, Erfolg für seine weiteren Vorhaben und vor allem Gesundheit.

Hans Zschaler



Vorbildtreue fängt bei den Schienen an. Diese Originalaufnahmen zeigen, wie naturgetreu ein Modellgleis sein kann. Deshalb entscheiden sich Modellbahner für das Ade-System.



Für diese Präzision in dieser Maßstabklasse, Qualität und exklusiven Ausführung braucht man Zeit. An unser Befreiungsdienst denken Sie jedoch nach höchsten Ansprüchen stellen, und trotzdem werden die Preise für jeden einzelnen Modellbahner.

Die Herausgabe von Prototypen, den man von Lichtschneidern und Baugruppen werden in der Hauptproduktion angedruckt. Modellbau für jeden einzelnen Modellbahner.



Präzision der Ade-Modellbahnen sind durch den 1988-1990, Weiterentwicklung und Konzeption in seiner heutigen, absolut modellgetreuen Form durch Willy Ade.

Oben ein Inserat in der Modellbahnpresse für das gerade neu entwickelte Ade-Gleissystem. Unten eine Auswahl der begehrten Ade-Wagen. Fotos: Slg. Zschaler, lk



Viessmann
- einfach genial!

Herbstaktion

Wenn draußen die Blätter fallen, fallen bei uns die Preise.



6011
Einheitsgastlaternen

6080
Straßenlaternen



6070
Parklaternen
6072
Parklaternen, grün

6140
Bogenleuchte



8130
Bogenleuchte

6090
Peitschenleuchte

Gerne informiert Sie der Fachhandel über unsere attraktiven Preise