

Kostenloses,
privates Online-Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Märklins neuer Herkules im Test

Anlagenausflug in die Schweiz
Neuer DVD-Ratgeber von NOCH

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

„ole, ole, ole, ole“ hallen dieser Tage die Gesänge der Fußballfans wieder durch die Stadien, Städte und Kneipen. Die Euromeisterschaft hält den Kontinent fest im Griff und das Sommermärchen 2006 erfährt hoffentlich eine Fortsetzung. Dem Medienereignis Fußball kann sich niemand entziehen, ist er doch überall ständig präsent. Häufig sind es aber gerade solche Ereignisse, die alte Leidenschaften neu entfachen. Ich spreche da aus eigener Erfahrung.



Bernd Knauf
Redaktion **Trainini**

Deshalb hat auch die Redaktion von **Trainini®** diese Ausgabe bewusst unter das Thema „Österreich und Schweiz“ gestellt:

Endlich ist der Herkules als wohl langersehnte Neuheit des Jahres 2007 zur Auslieferung gekommen. **Trainini®** hat es sich nicht nehmen lassen das Modell auf Herz und Nieren zu testen. Die Baureihe 2016 der Österreichischen Bundesbahnen ist beim Vorbild die Innovation der Dieseltraktion.

Neben der ÖBB wurde der Herkules auch von anderen - meist privaten - Bahnverwaltungen in Dienst gestellt. Somit sind Farbvarianten dieses Modells in den nächsten Jahren wahrscheinlich. Einzig die Deutsche Bahn hat über die Erneuerung ihres Dieselfuhrparks noch nicht entschieden - eine unverständliche Entscheidung, denn die Baureihen 218 und 232 sind (leider) längst in die Jahre gekommen.

Mit der Vorstellung der Anlage Zetzwil schlagen wir zwei Fliegen mit einer Klappe. Zum einen würdigen wir die Schweiz als zweiten Gastgeber, zum anderen erfüllen wir den Wunsch vieler Leser zu Berichten über Anlagen und deren Bau nach längerer „Durststrecke“.

„Zetzwil“ wurde von Jürgen Tuschick, einem sehr aktiven Zettie des MIST55 gebaut. Wer Gelegenheit hatte, die Modellbahnausstellung Sinsheim im Jahr 2006 zu besuchen, der konnte an dieser Anlage nicht vorbeigehen. Es sind neben der Technik aber auch die vielen, kleinen Geschichten am Rande, die ihren Reiz ausmachen.

Neue Wege im Vermitteln von Wissen beschreitet Zubehörlieferant NOCH mit der Vorstellung der DVD „Ratgeber Modell-Landschaftsbau“. Der Landschaftsbau ist spurübergreifend eine der schönsten, aber auch schwierigsten Aufgaben an einer Modellbahnanlage. Da ist guter Rat oft teuer. Aus diesem Grunde haben wir die DVD, die sich nicht explizit an eine bestimmte Spurweite richtet, unter die Lupe genommen.

Wer meint, mit dem nahenden Hochsommer würde bei den Neuheiten die „Saure-Gurken-Zeit“ anbrechen, sieht sich getäuscht: Märklin hat dieser Tage die Sommerneuheiten 2008 vorgestellt und uns gleich mit mehreren Modellen überrascht. Preiser hat Rückstände aus dem Jahr 2007 abgearbeitet und die letzte, fehlende Neuheit ausgeliefert. Bei Freudenreich steht eine Neuauflage des Materialwagen X von SBB Cargo bevor. Und auch die Digital-Bahner kommen nicht zu kurz.

Wie Sie sehen, wird im Fußballmonat Juni wieder einiges für die Spurweite Z geboten!

Ihr

Bernd Knauf

Märklins Rh 2016 „Herkules“ im Test
Ein Mythos aus Österreich

Wenige Lokomotiven, die erst in der Epoche 5 gebaut wurden, fehlen im Sortiment. Eine Lücke war aber bisher die ER 20 aus der Lokfamilie „EuroRunner“, zu der auch die Baureihe 182 mit dem Spitznamen „Taurus“ gehört. Die dieselelektrische Version dieses Baukastensystems war eine Neuheit 2007, kam aber leider erst im April 2008 in den Handel. Trainini® hat sie sofort getestet: Lesen Sie nun, wie er der Redaktion gefallen hat.

Das Vorbild für Märklins neuestes Spur-Z-Modell einer Diesellokomotive wird seit dem Jahr 2002 gebaut und besitzt eine Zulassung für Deutschland und Österreich. Damit ist das Einsatz- und Absatzgebiet des Vorbilds schon klar beschrieben und mögliche Varianten auf Basis des heute vorgestellten Modells lassen sich zumindest teilweise erahnen.

Hersteller der Lok sind die Firmen Siemens (elektrischer Teil) und Krauss-Maffei (Fahrzeugteil). Die Motoren mit der Typenbezeichnung 16V 4000 R41 stammen von MTU (Motoren- und Turbinen-Union), einem traditionsreichen Hersteller für Dieselaggregate in Lokomotiven. Ihre modernen Antriebe machen die ER 20, wie sie von ihren Herstellern bezeichnet wird, zu einer der derzeit emissionsärmsten Diesellokomotiven Europas.



Die Reihe 2016 „Herkules“ der ÖBB ist vor Personen- wie auch Güterzügen, wie hier auf einem Modul des Fkds-Z Hamburg, einsetzbar. Es handelt sich um eine typische Lok der Epoche 5, die immer häufiger auch bei deutschen Bahngesellschaften anzutreffen ist und bisher im Spur-Z-Sortiment fehlte.

Ein großer Teil der bisher gebauten Maschinen wurde von Vermietgesellschaften wie Siemens Dispolok abgenommen und ist je nach anmietendem Betreiber daher bundesweit und auch grenzüberschreitend zu sehen. Als einzige Staatsbahn in Europa hat die Österreichische Bundesbahn (ÖBB) bisher eine größere Anzahl dieses Typs in Dienst gestellt und als Rh 2016 in ihren Bestand eingereiht.

Märklins Modell aus dem Neuheitenjahr 2007, das gerade noch pünktlich zur Europameisterschaft bei den Händlern eintrifft, hat die Lok mit der Betriebsnummer 2016 082-6 zum Vorbild. Angesiedelt ist sie mit 2.000 kW Leistung (etwa 2.700 PS) etwa in der Leistungsklasse einer Baureihe 218 der DB. Ihre maximale Anfahrzugkraft beträgt 235 kN. Stolz gab man den Maschinen in Österreich den Beinamen „Herkules“ und bediente sich damit wieder wie zuvor beim „Taurus“ der griechischen Mythologie.



Der Herkules mit der Betriebsnummer 2016 082-6 stand Pate für Märklins neues Modell mit der Artikelnummer 88881. Hier ist die Vorbildmaschine im Lavanttal mit einer Schnittholzfuhre in einem gemischten Güterzug unterwegs. Foto: Pressedienst ÖBB

Die 80 Tonnen Lokgewicht ließen sich wegen des heute üblichen Achsdrucks von 20 Tonnen auf nur 4 angetriebene Achsen in zwei Drehgestellen verteilen, was den Oberbau besonders bei Kurvenfahrten schont. Da der Herkules über dieselelektrischen Antrieb verfügt, erzeugt der Dieselmotor nur den Strom für die vier Fahrmotoren. Daraus folgt, dass die Maschinen einen Einzelachsantrieb haben und der Achsfolge Bo' Bo' zuzurechnen sind.

Soviel zum Vorbild, betrachten wir nun das neue Modell, das uns Märklin beschert hat. Nach mehreren Enttäuschungen wegen zu großer „Gestaltungsfreiheit“ hat Märklin endlich wieder ein brauchbares Mo-

Trainini® – Ausgabe 35

Praxismagazin für Spurweite Z

dell auf die Schienen gestellt, so lautet das Fazit im Überblick. Trotzdem ist auch diese Lok nicht frei von Fehlern oder Verbesserungspotenzial.

Unangenehm fiel auf, dass die Testlok öltriefend aus der Packung kam, was in keiner Weise übertrieben ist: Das Einlegepapier im Tiefzieheinsatz der Schachtel hatte schon einiges aufgesaugt, konnte aber die gesamte Menge nicht aufnehmen. So hatte sich auf dem Boden des Tiefzieheinsatzes eine kleine Öllache gebildet, die erst mal zu entfernen war.



Technisch basiert das Modell auf dem Fahrwerk seiner Schwesterlok „Taurus“ (Reihe 1016/1116 der ÖBB). Besonders deutlich wird das an der Umstellschraube für den Oberleitungsbetrieb (Mitte rechts auf dem Fahrwerk). Die Details des Gehäuses sind sehr fein graviert.

Auch das Modell selbst verlangte deshalb nach einer Reinigung, schließlich lag das Gehäuse darin und war an der unten liegenden Außenwand folglich stark verölt. Glücklicherweise wurden Lackierung und Bedruckung dadurch nicht beschädigt. Und immer noch drang Schmieröl durch den Spalt zwischen Fahrwerk und Aufbau. In einer solchen Intensität hatte ich das häufiger aufgetretene Phänomen (vgl. **Trainini**® 8/2007, Ausgabe 25) auch noch nicht gesehen.

Selbst elektrische Kontakte waren angesichts dieser Mengen teilweise beeinträchtigt – ein Test war daher zunächst unmöglich. Zuvor war erst das Zerlegen und Reinigen des Modells angesagt, bevor es gemäß Betriebsanleitung sparsam geschmiert wurde.

Während der Reinigungsarbeiten stellte sich mir die Frage, warum seit über einem Jahr einige neu ausgelieferte Spur-Z-Modelle im Schmieröl regelrecht gebadet werden? Könnte dies vielleicht mit Produktionsverlagerungen in Billiglohnländer zu tun haben, wo den Arbeitskräften Märklins Herstellerhinweise vielleicht „chinesisch“ vorkommen?

Ganz so gleichgültig, wie es die Geschäftsführung formulierte, ist vielen Modellbahnern die Herkunft ihrer Modelle nämlich nicht: Sie wird zum besonders sensiblen Gut, wenn die Herstellungskosten zu Lasten der abgelieferten Qualität bei gleichbleibenden oder gar steigenden Handelspreisen sinken. Im Falle des Herkules lag leider bereits ein Motorschaden vor, der nach nur zwei Betriebsstunden zum endgültigen Ausfall führte. Er stand möglicherweise mit der Überölung im Zusammenhang.

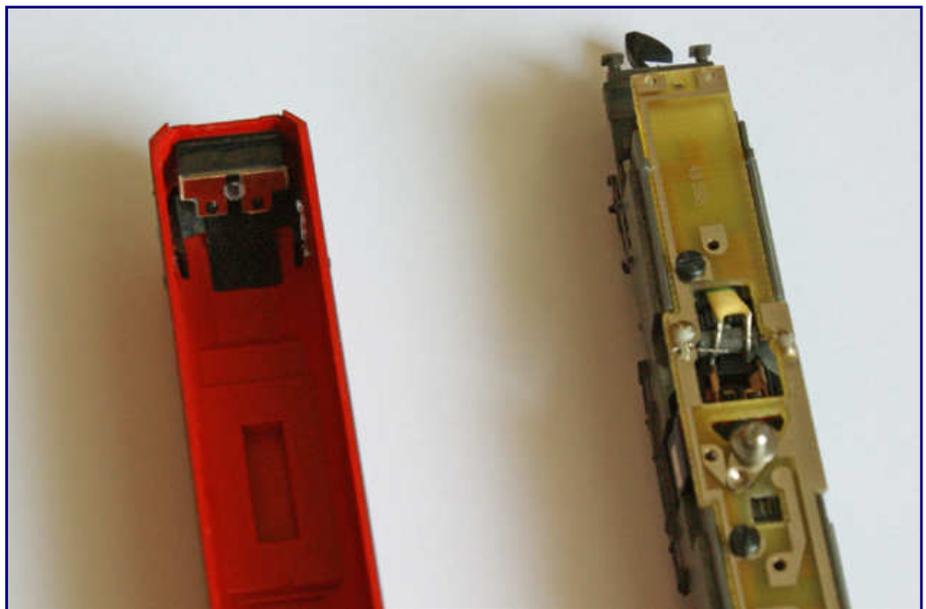
Glücklicherweise hat sich Märklin hier vorbildlich verhalten, was die Instandsetzung betrifft und verdient dafür ein großes Lob. Parallel zu den eigenen Recherchen bei Händlern und Nachfragen bei Besitzern dieses Modells prüfte man auch in Göppingen sofort, ob es sich bei diesem Mangel vielleicht um einen Serienfehler handeln könne, wie **Trainini®** erfuhr. Dies hat sich aber erfreulicherweise nicht bewahrheitet: Weitere, betroffene Modelle wurden weder von Märklin noch von **Trainini®** gefunden.

Technik des Modells

Wie beschrieben, erforderte unser Kandidat Nacharbeiten, doch dann fand der Test schließlich ein glückliches Ende. Nach der Reparatur durchfuhr unser ÖBB-Modell das Testprogramm anstandslos, wenn auch ohne große Überraschungen und zeigte auch im Dauerbetrieb keine Schwächen mehr. Die Rh 2016 läuft auf dem gleichen Fahrwerk wie die Schwesterlok „Taurus“ und wird durch den bekannten 5-Pol-Motor über Schneckengetriebe auf Zahnräder in den Drehgestellen angetrieben.

Über eine Schwungmasse verfügt das Modell nicht und bleibt deshalb bei Kontaktunterbrechungen abrupt stehen. Über einen messbaren Auslauf verfügt die Lok nicht. Mit einem Zug am Haken rutscht sie aber meist mit stehenden Rädern über stromlose Gleisabschnitte und setzt dann ihre Fahrt fort.

Die Fahreigenschaften sind nicht mit der Laufkultur eines wartungsfreien Glockenankerantriebs vergleichbar, doch lassen sich auch Märklin-Motoren mit hochwertigen Fahrreglern wie denen von Passmann oder Heißwolf gefühlvoll steuern. Märklin selbst bietet solche Fahrgeräte leider nicht an.



Die Beleuchtung entspricht den Vorbildvorschriften und wurde mittels LED umgesetzt. Die erforderliche Platine sitzt innen an der Gehäusefront. Leider geben die Frontlichter mal wieder gelbes statt warm- oder reinweißes Licht ab.

Wie bei vierachsigen Drehgestellmodellen üblich, sind alle Räder in die Stromaufnahme einbezogen worden. Die Achsen sind dafür beidseitig isoliert. Das sorgt zusammen mit dem großen Radstand für die höchstmögliche Kontaktsicherheit bei langsamer Fahrt besonders auf Weichenstraßen.

Die Beleuchtung ist fahrtrichtungsabhängig geschaltet. In Fahrtrichtung vorn leuchten drei Stirnlichter, am anderen Ende zwei rote Schlussleuchten. Dies entspricht den Vorschriften in Deutschland und Österreich und ist daher vorbildrichtig umgesetzt worden. Verwendet wurden dafür wartungsfreie LED in Form von SMD-Bausteinen, die auch bei geringer Spannung schon gut sichtbar leuchten. Aufgrund ihrer geringen Stromaufnahme beeinflussen sie die Fahreigenschaften weniger stark als herkömmliche Glühlampen.

Doch leider leuchtet beim Herkules ein kräftig gelbes statt reinweißes Frontlicht wie beim Vorbild. Und weiße Leuchtemissionsdioden sind aufgrund des Preisverfalls der letzten Jahre eigentlich längst zum Standard geworden - auch bei Märklin H0 und 1 sind sie heute üblich.

Hier sieht die Redaktion den wichtigsten Punkt für Handlungsbedarf: Will man technisch mit dem Markt mithalten und eigenen Ansprüchen auf zeitgemäße Technik genügen, spielt dieses Detail eine zentrale Rolle, weil es der durchschnittliche Modellbahner selbst nachträglich nicht mehr ändern kann. Unverständlich bleibt, warum nur die Spurweite Z vom Marktstandard ausgeschlossen ist.

Der Test auf der Waage ergab ein Gewicht von genau 30 Gramm. Die Diesellok mit Metallgussfahrwerk und Kunststoffgehäuse liegt damit im Durchschnitt anderer, vergleichbarer Modelle. Gleiches gilt für die Zugkraft, die damit in direktem Zusammenhang steht. Wunder sollte man bei diesem Leichtgewicht also keine erwarten, aber mit einem Reisezug aus 5 – 6 D-Zug-Wagen oder vergleichbarem Güterzug kommt das Modell 88881 in der Ebene gut zurecht.

Dies genügt für die heimische Anlage und einen vorbildnahen Einsatz auf alle Fälle. Wer schwerere Züge fahren möchte oder enge Radien oder größere Steigungen auf seiner Anlage hat, sollte über Haftreifen oder Ballastgewichte nachdenken. Haftreifen als Serienausstattung ab Werk hätten natürlich auch ihren Reiz.

Technisch überflüssig aber in Ausnahmefällen durchaus brauchbar ist die Umschaltmöglichkeit des Fahrwerks auf Oberleitungsbetrieb. Sie zeigt deutlich die technische Plattform, auf der Märklin das Modell aufgebaut hat. Da die Lok selbstverständlich keine Pantographen besitzt, lässt sie sich über diesen Schalter auch stromlos schalten. Damit kann sie im Betriebswerk an jeder beliebigen Stelle auch mal beruhigt abgestellt werden, ohne ungewollt angesteuert zu werden.

Als Wünsche für die Zukunft bleiben Vorkehrungen für eine Umrüstung auf Digitalbetrieb.

Einhalten der Vorbildmaße

Die Vorbildlok misst 19.275 mm Länge über Puffer. Maßstäblich umgerechnet ergibt das 87,6 mm für das Spur-Z-Modell. Märklin hat mit 87,5 mm durch einen elektronischen Messschieber gemessener Länge eine Punktlandung hingelegt. Die korrekte Umsetzung des Maßstabs unterstützt die ebenfalls gelungenen Proportionen des Modells.

Die Höhe über Schienenoberkante beträgt 20,7 mm. Das Vorbildmaß hierzu liegt der Redaktion leider nicht vor. Auffällige und mit dem bloßen Auge erkennbare Abweichungen sind aber im Abgleich mit Vorbildaufnahmen nicht festzustellen.



Die Vorbildmaße wurden sehr gut getroffen. Bedingt durch die Systemkupplung fällt nur der Drehzapfenabstand etwas zu gering aus. Lackierung und Bedruckung des Modells sind tadellos.

Nicht ganz getroffen ist der Drehzapfenabstand von 10.362 mm, umgerechnet 47,1 mm. Bedingt durch die Aufnahmen der Systemkupplungen beträgt er nur 45,8 mm. Die Abweichung von 1,3 mm fällt einem Betrachter ohne detaillierte Vorbildkenntnisse nicht auf, so dass das Fahrwerk in seinen Proportionen stimmig wirkt.



Als technischer Kompromiss stehen die Drehgestelle nicht so tief im Lokkasten wie beim Vorbild. Ausdrücklich positiv anzumerken ist aber, dass die Drehgestellblenden trotz eher geringer Unterschiede zum „Taurus“ für dieses Modell geändert wurden.

Ohne Spurkränze messen die Räder in den Drehgestellen jeweils 5 mm Durchmesser. Das entspricht 1.100 mm beim Vorbild. Märklin folgt also auch hier konsequent der Linie, die Raddurchmesser geringfügig zu verkleinern, um die für eine hohe Entgleisungssicherheit erforderlichen Spurkranzhöhen ausbilden zu können, ohne im Gesamtradstand Proportionsverschiebungen hinnehmen zu müssen.

Einen Mangel sieht **Trainini®** in dieser Philosophie nicht, denn bei jeder Modellbahn sind die Spurkränze nicht exakt maßstäblich – auch wenn in der Baugröße H0 gern „Glaubensfragen“ aus einem sinnvollen Maß gemacht werden.

Eine optische Beeinträchtigung, wenn auch in geringem Maße ergibt sich aus der Einbautiefe der Drehgestelle. Beim Vorbild liegen sie tiefer im Rahmen und haben dadurch weniger Bewegungsfreiheit zu den Seiten. Wegen der Tauglichkeit für die Radien der Großserie musste hier ein Kompromiss beim Modell gefunden werden. Eine geringfügige, aber sichtbare Hochbeinigkeit ist auch hier der Preis für die erwartete Praxistauglichkeit des Modells.

Optische Merkmale

Der Gesamteindruck des Modells ist stimmig und entspricht dem gewählten Vorbild, was leider nicht immer selbstverständlich ist. Die Lackierung entspricht exakt dem aktuellen ÖBB-Farbschema und ist sauber ausgeführt. Größere Schwächen leistet sich die ÖBB-Variante nicht. Besonders gelungen sind übrigens die Proportionen der Längsseiten und der Dachpartie, doch dazu später mehr.

Nicht auf Anhieb überzeugen kann die Lokomotivfront. Die unteren Stirnlampen sitzen etwas zu hoch und ihre Form ist nicht korrekt. Im Modell erscheinen sie annähernd quadratisch, während die Lampendeckgläser beim Vorbild deutlich breiter als hoch bauen. Dies dürfte wie auch beim Modell der schweizerischen Re 482 zwar technische Gründe haben, aber sie wären wohl vermeidbar gewesen, wenn die Konstruktion des vorhandenen Fahrwerks von vornherein diesbezüglich durchdacht worden wäre.

Die zwei Rangierergriffstangen an der Fahrzeugfront sind von der Form des Gehäuses abgesetzt, aber leider nicht silbern bedruckt worden – ein feines, aber markantes Detail, welches das Gesicht der Lok doch wesentlich beeinflusst. Zwischen Aufbau und Pufferbohle fehlt ein kleiner, waagerechter Gehäuseschnitt in der Breite des Frontfensters, die beim Vorbild rechts und links mit einem Rangiertritt

ausgestattet ist. Auch diese Kleinigkeit darf in der Gesamtbetrachtung nicht vergessen werden, kann aber mit etwas Bastelgeschick nachträglich noch angepasst werden.

Das Dach ist vollständig und korrekt nachgebildet worden. Sogar eine Besonderheit der ÖBB-Version findet sich im Modell wieder: Bei deren Lokomotiven zeigen die Typhonöffnungen nach außen, was Märklin im Modell korrekt umgesetzt hat. Bei allen in Deutschland zugelassenen Maschinen zeigen sie nach innen, was leider wohl Fehler bei zukünftigen Versionen vorwegnimmt. Leider ist die Plastizität dieser Bauteile geringer als die anderer Details.



Ein farbliches Absetzen der quer verlaufenden Griffstange hätte dem Modell noch deutlich mehr Ausdruck verliehen als die Nachbildung des Scheibenwischers. Die schwarze Trennlinie zwischen Seiten- und Frontfenster fällt übrigens etwas zu dick aus.

Besser, aber (noch) untypisch für Märklin, wäre gewesen, die auch bei anderen Modellen verwendbaren Drucklufthörner als separate Teile mit einem

rechteckigen Sockel nachzubilden, was ein Montieren ohne Verdrehen erlaubt hätte und bei konsequenter Vorbildtreue keine späteren Formänderungen verlangt hätte. Solche einheitlichen Ansetzteile sind bei Dampflokomotiven der Spurweite Z schließlich nicht unüblich.

In Silber abgesetzte Dachteile der kleinen Lok konnten bei der Vorbildrecherche zwar nicht nachvollzogen werden, wirken auf den Betrachter aber zumindest nicht störend oder auffallend falsch. Ein großes Lob gebührt Märklin für die feine Gravur des Gehäuses, die am besten beim Kühlerlüfter deutlich wird: Die Flügel des Lüferrads sind selbst in diesem Maßstab noch durch die Gitternachbildung deutlich zu erkennen.

Solche Feinheiten sind auch auf den Längsseiten zu finden. Hier sind es die seitlichen Lufteinlässe auf einer der beiden Seiten, die beim Vorbild durch feine Gitter abgedeckt sind. Dahinter stecken schräge Streben zur Versteifung des Lokaufbaus. Sie sind beim Modell ebenfalls gut sichtbar nachgebildet: Damit gehört der Herkules zweifellos zu den am besten gravierten Lokomotiven der Spurweite Z und setzt Maßstäbe!

Nicht ganz korrekt ist der Bereich des Batteriekastens zwischen den Drehgestellen. Dort müsste eigentlich auch der Tank zu sehen sein, aber die Abweichungen sind im Maßstab 1:220 nicht mehr zu augenfällig und daher aus wirtschaftlichen Gründen vertretbar. Deutlich auffälliger sind die fehlenden Bremscheiben auf allen acht Antriebsrädern, die als blanke Teile bei Original sofort auffallen. Hier setzen wir auf eine Kleinserienlösung, wie sie ZettZeit in ähnlicher Form bereits für andere Fahrzeuge umgesetzt hat.

Erfreut haben wir festgestellt, dass die Drehgestellblenden vorbildgerecht angepasst wurden. Obwohl die Unterschiede im Vergleich zur Ellok 1116 „Taurus“ nur geringfügig sind (Schlingerdämpfer zeigen von der Mitte nach links statt rechts), hat Märklin es an dieser Stelle genau genommen. Das muss folglich in der Gesamtbetrachtung auch honoriert werden.

Allerdings hätte man die Schienenräumer auch gleich nachbilden können und am Rand des Kuppelungsschachts an den nach vorn zeigenden Steg anspritzen können. An dieser Stelle wirkt die Lok nämlich etwas leer, weil auch die Rangierertritte auf der vorderen Ecke und am Führerstandsauftstieg unterhalb des Kastens weggelassen werden mussten. Sie hätten sonst in den Schwenkbereich der Drehgestelle hineingeragt.

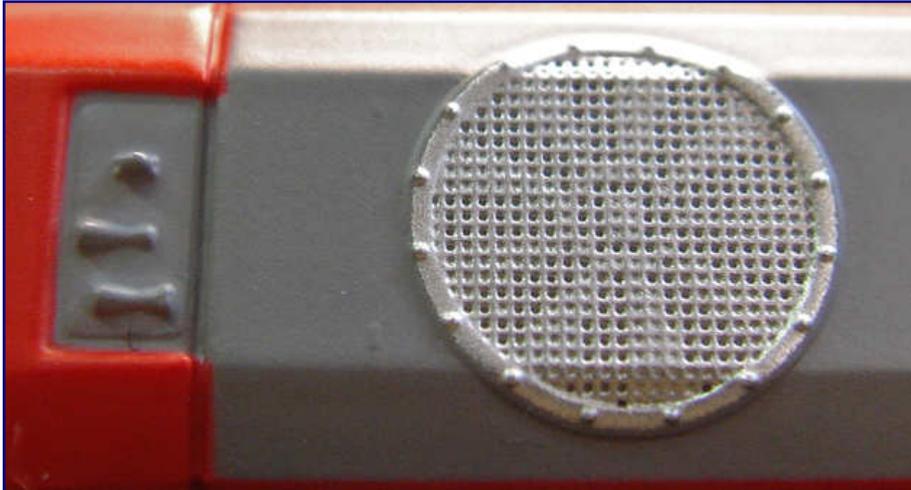


Bild oben:
Durch die Ventilatoröffnung im Dach erkennt man das Lüfterturbinenrad – eine beachtenswerte Leistung in Märklins Gehäusegravur! Nicht mithalten können die Typhone. Separat angesetzte Teile hätten nicht nur deren Plastizität erhöht sondern auch künftigen Vorbildfehlern vorgebeugt.

Bild unten:
Für die von der Umgebung abweichende, farbliche Wiedergabe dieses Dachaggregats in Silber konnten keine Vorbildbelege gefunden werden. Aber auch hier überrascht die Feinheit der Gravur.

Hohen Märklin-Standard bildet wie gewohnt die Bedruckung der Lok. Die Anschriften sind vollständig, deckend und lupenlesbar ausgeführt. Farbabbildung hat sich im Test nicht gezeigt. Auch mehrfarbige Anschriften und Logos, für die verschiedene Tampons die einzelnen Druckfarben nacheinander auftragen müssen, sind scharf und ohne jeglichen Versatz umgesetzt.

Gesamtbewertung

Die Rh 2016 „Herkules“ ist eine typische Lok der Epoche 5 mit vielfältigem Erscheinungsbild. Märklin hat richtig gehandelt und konsequent eine Lücke geschlossen. Begeistern kann die technische Umsetzung des Modells, die nur wenige Schwächen zeigt.

Fehler zeigen die Form der unteren Stirnlichter, die gelben LED entsprechen nicht mehr den Erwartungen der Kunden. Optimierungspotenzial hätte noch an den Drucklufthörnern und im Bereich der Drehgestelle (Schienenräumer) bestanden. Wünschenswert wäre Digitalbetrieb auch bei vorhandenen Fahrgestellen, zumindest aber bei Neuentwicklungen.

ren serienmäßige Vorkehrungen für eine einfache Umrüstung auf den vorhandenen Fahrgestellen, zumindest aber bei Neuentwicklungen.

Die Gratwanderung zwischen höchstmöglicher Vorbildtreue und maximaler Anlagentauglichkeit hat Märklin lobenswert bewältigt. Das Modell kann daher ohne Bedenken empfohlen werden.

Herstellerseiten:
<http://www.maerklin.de>

Eine Anlage nach schweizerischem Vorbild
Digital führt der Weg nach Zetzwil

Von Jürgen Tuschick. Viele Anlagen hat Jürgen Tuschick, aktiver Zettie am Stammtisch MIST55 (Mainz), im Laufe der Jahre schon gebaut. Die Vorbilder wechselten und irgendwann hielt schließlich auch die Digitaltechnik Einzug, die für ihn heute Standard ist. Bereits 2002 reiften nach dem Kauf der Krokodil-Zugpackung 81423 die Pläne für eine neue Anlage, deren Thema dieses Mal in der Schweiz angesiedelt sein sollte. Die erste „Schweiz-Anlage“ funktionierte leider nicht wie geplant und so entstand im 2. Anlauf diese Anlage, die später den Namen Zetzwil erhalten sollte. Lassen wir den Urheber über sein bereits preisgekröntes Werk nun selbst berichten.

Die Anlage wurde für meine schönen, schweizerischen Loks gebaut, um sie in passender Kulisse vorführen zu können. Als erster Entwurf diente mir der Gleisplan aus einem Baubericht im Märklin-Magazin des Jahrgangs 1999. Ich zeichnete ihn mit dem Unterschied, dass der Schattenbahnhof über fünf Gleise verfügt und über eine Gleiswendel erreicht wird.

Das Anlagenkonzept

Nach langem Planen wurde, viele Zeichnungen später, in 220dasjournal die Anlage Heidiville von Robert Schindler vorgestellt. Auf Anhieb gefiel mir dieser Gleisplan, so dass ich ihn auf meine Grundmaße und an meinen vorhandenen Schattenbahnhof angepasst habe. Damit hatte ich die Möglichkeit, fünf Züge auf den Durchfahrts- und vier weitere auf Stumpfgleisen ins Geschehen einzubinden.

Der Gleisverlauf ist in seinem Grundprinzip einfach gehalten: Es ist nämlich eigentlich nur ein Hundeknochen. Vom Schattenbahnhof fahren die Züge über eine fünffache, teilweise sichtbare Wendel (mit Steigungen von 2 – 5 %; siehe auch Infokästchen) bis zur Paradenstrecke am vorderen Rand und anschließend in den Bahnhof Zetzwil.



Bei der Suche nach einem geeigneten Ort, der auch Bezug zur Spurweite erkennen ließ, stieß Jürgen Tuschick auf Zetzwil, das es in der Schweiz tatsächlich gibt. Diese Gemeinde gab der Anlage schließlich ihren Namen, ohne nach dem Vorbild gestaltet zu sein.

Dieser ist in einer Kurve angelegt, um auch Zuggarnituren mit bis zu 7 D-Zug-Wagen aufnehmen zu können, schließlich wird die Bahn nirgendwo in Europa als Transportmittel so gut angenommen wie in der Schweiz. Der Transitverkehr zwischen Frankreich, Deutschland und Italien tut sein übriges.

Die sich anschließende Bahnhofsausfahrt führt zum oberen Schattenbahnhof, wo nun ein automatischer Zugwechsel stattfindet, damit Zuschauer Gleisplan und Fahrprogramm nicht gleich durchschauen.

Insgesamt habe ich etwa 43 m Gleise auf der Anlage Zetzwil verlegt. Das entspricht 9.460 m, also knapp 9 ½ Kilometern, beim Vorbild! Kaum zu glauben, dass die Anlagengrundfläche sich mit bescheidenen 135 x 67 cm begnügen kann, ohne überladen zu wirken. Die Höhenausdehnung beträgt gerade einmal 30 cm.



Der Bahnhof Zetzwil liegt in einer Kurve und kann durch die so erreichte Bahnsteiglänge auch Personenzüge mit bis zu sieben modernen, langen Reisezugwagen aufnehmen. Die optische Dominanz der Oberleitung konnte durch farbliches Gestalten zurückgedrängt werden, so dass auch der Blick von oben in den Bahnhof samt Ausfahrt überzeugt.

Der Aufbau der Anlage

Als Grundplatte dient eine Sperrholzplatte, die auf einem 10 cm hohen Rahmen aufliegt. Dieser Rahmen wurde längs und quer mit Leisten versteift, um einem Verziehen vorzubeugen. Schließlich sollte meine Anlage auch auf Ausstellungen zu sehen sein, weshalb sie wechselnden Temperaturen und Luftfeuchte ausgesetzt sein würde: Holz arbeitet bekanntlich.

Die Platte und separaten Fahrtrassen wurden mit Kork (2 mm) bezogen, um die Fahrgeräusche zu dämpfen. Auch die Wahl des Klebers kann dabei eine Rolle spielen, denn wenn es ihm an Flexibilität mangelt und die Korkfläche versteift, kann schnell eine Schallbrücke entstehen und diese Maßnahme wieder entwerten. Deshalb wurden die Kork-Unterlage und die Gleise mit Patex verklebt.

Die Gleiswendel wurde aus 5-mm-Buchenholzplatten geschnitten (1/4-Kreisstücke und 22-cm-Geraden) und zusammengebaut. Anschließend wird die Wendel an Gewindestangen hochgezogen. Diese Gewindestangen ermöglichen ein exaktes Einstellen der erforderlichen Höhe an den Zwischenpunkten. Nicht vergessen werden darf an dieser Stelle, die Arbeitsschritte sinnvoll einzuteilen: Die Wendel wird von unten beginnend aufgebaut. Jeweils vor einer vollen Umdrehung sind zunächst die Gleise zu verlegen, bevor es weitergeht. Soll in den nicht sichtbaren Gleisabschnitten auch Oberleitung verlegt werden, verringern sich die Zugriffsmöglichkeiten noch weiter.

Als Maß für die zu ermittelnde Maximalsteigung wurde eine Re 460 von Märklin (nachträglich digitalisiert, aber ohne Haftreifen) mit 6 modernen Reisezugwagen genommen. Sie schaffte mit dieser Bespannung ohne Probleme jede Steigung, erwies sich aber leider als wenig repräsentativ für andere Garnituren, so dass Probleme nicht ausblieben. Das Höhenmaß für die Oberleitung wurde mit einem schweizerischen Krokodil geprüft, weil der Stromabnehmer bei diesem Modell sehr hoch sitzt.

Auch der Bahnhof wurde auf eine Platte gebaut, die auf einem Rahmen und den Gewindestangen ruht. Um die Schienen bequem verlegen und verkabeln zu können, habe ich diese Platte separat aufgebaut und erst später in die Anlage eingebaut. Die Verkabelung der Bahnhofsplatte wurde mittels zwei 25-Pol-Sub-D-Steckern realisiert. Nach ausführlichen Tests habe ich sie schließlich fest eingebaut und ausgestaltet.

Die Spurweite Z und Steigungsstrecken:

Die Gesetze der Physik setzen für jeden Modellbahnmaßstab Grenzen, was die maximale Steigung eines Gleisabschnitts betrifft.

Naturgemäß nimmt die Zugkraft einer Lokomotive in der Steigung ab. Verstärkt wird dieser Effekt durch einen Kurvenverlauf des Gleises. Nicht zu vernachlässigen sind auch das Gewicht des anhängenden Zugs und besonders die Zahl seiner Achsen, die den Vorwärtskräften der Lok einen Widerstand entgegensetzen.

Für die Spurweite Z kommt noch erschwerend hinzu, dass die Lokomotiven mit durchschnittlich etwa 40 Gramm über ein äußerst geringes Reibungsgewicht verfügen.

Praktisch hat sich aus diesen Faktoren eine Maximalsteigung von 3 % als sinnvoll erwiesen. Das entspricht einem Anstieg der Strecke von 3 cm pro 1 Meter Gleislänge.

Steigungen bis hinauf auf 5 %, wie sie Jürgen Tuschick eingebaut hat, erfordern regelmäßig Modifikationen an Großserienfahrzeugen: So können Hohlräume mit Ballastgewichten verfüllt werden oder Haftreifen für eine bessere Traktion sorgen. Auch eine Kombination aus beiden Maßnahmen ist möglich.



Schon beim Bau einer Anlage muss an ausreichend Zugriffsfläche zu den versteckten Bereichen gedacht werden. Fingerspitzengefühl bleibt trotzdem erforderlich!

Die Leser wird es nicht verwundern, dass auch der obere Schattenbahnhof eine separate Platte ist, die einzeln aufgebaut und verkabelt wurde. Nachdem alle Schienen verlegt waren und die Probefahrten zufriedenstellend verliefen, ging es ans Ausgestalten: Im sichtbaren Bereich musste alles auf- und eingebaut sein, was unterhalb der Oberleitungen lag. Erst dann konnte ich mich dem Landschaftsbau widmen.

Elektrische Ausstattung

Die meiste Arbeitszeit, die für Außenstehende meist ohne sichtbares Ergebnis bleibt, verschlangen Elektrik und Verkabelung der Anlage samt Schaltpult. Ich konzipierte meine Anlage Zetzwil für den digitalen Fahrbetrieb mit Selectrix im System Rautenhaus. Gefahren wird immer auf

Sicht, geschaltet wird analog über ein Gleisbildstellpult. Ein analoger Fahrbetrieb ist auf Zetzwil ohne weiteres nicht möglich, weil die Kehrschleifenmodule an den Streckenenden immer ein Umpolen des Trafos erwarten würden.

Die Weichen werden mit Gleichspannung über Diodenmatrix betrieben und geschaltet. So werden alle Weichen für eine Strecke als Fahrstraße geschaltet. Im sichtbaren Bereich wurden alle Weichen auf Unterflurantrieb umgerüstet. Die Antriebe stammen von Conrad Electronic und Modellbau Glöckner. Leider hielt ich diesen Umbau im Bereich des Schattenbahnhofs für nicht erforderlich. Nun kommt es immer wieder Mal zu Problemen mit unzuverlässigen Märklin-Antrieben.

Für den Geländebau kamen Styrodur und Modur (Puren) zum Einsatz, deren Blöcke ich passend zurechtgeschnitten und –gefeilt habe. Die Bäume bestehen zu einem großen Teil aus Naturhölzern und Draht, die ich im Eigenbau gestaltet habe. Begrünt habe ich sie mit Materialien von Heki und Fallner.

Der Berg über dem oberen Schattenbahnhof blieb übrigens abnehmbar, um im Problemfall noch an die Züge heran

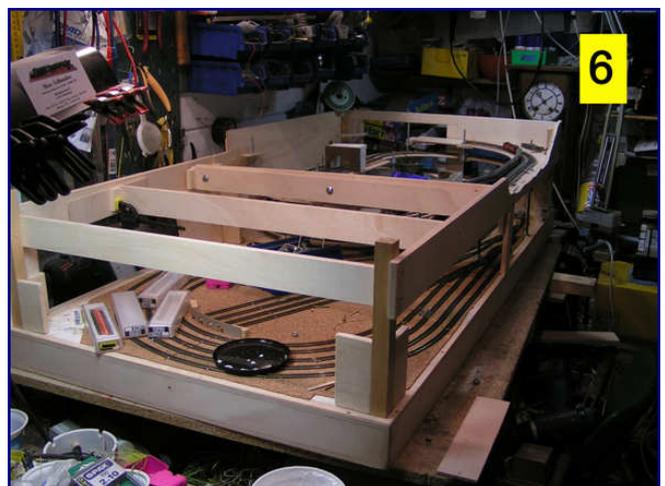
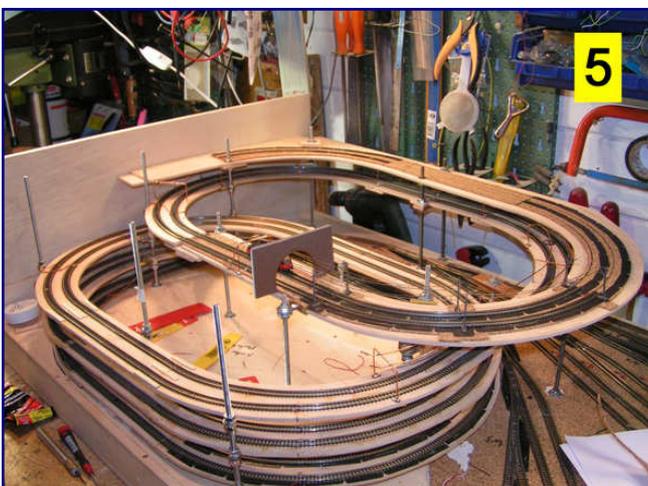
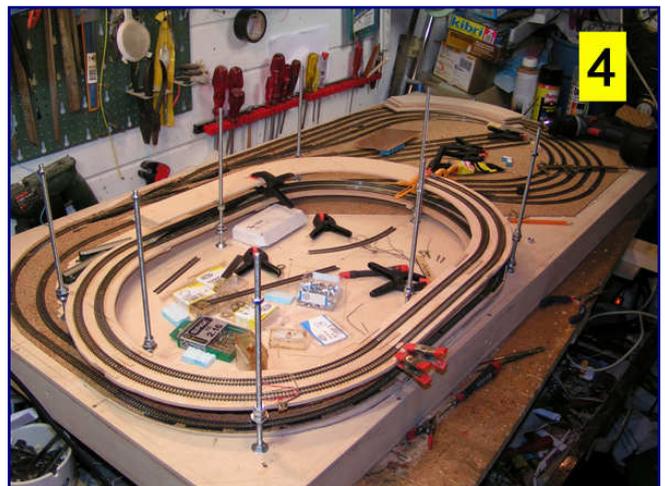
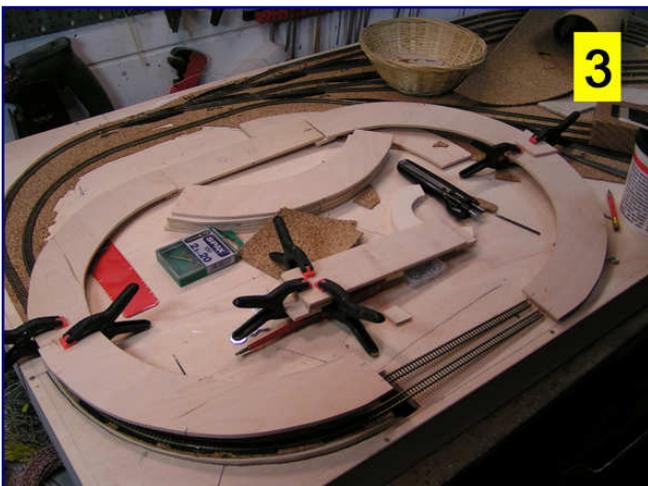
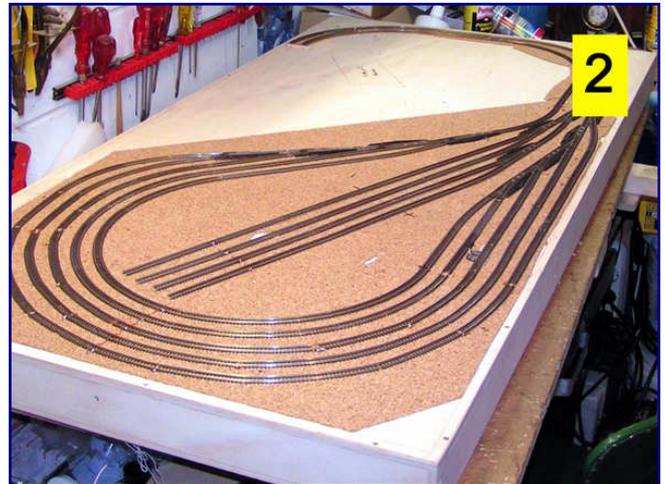


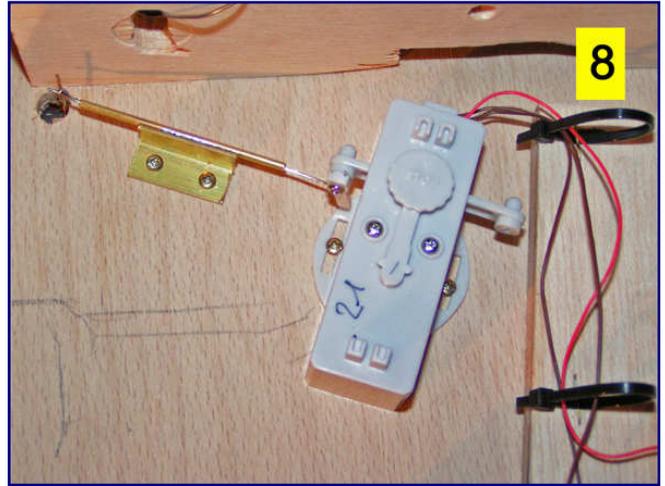
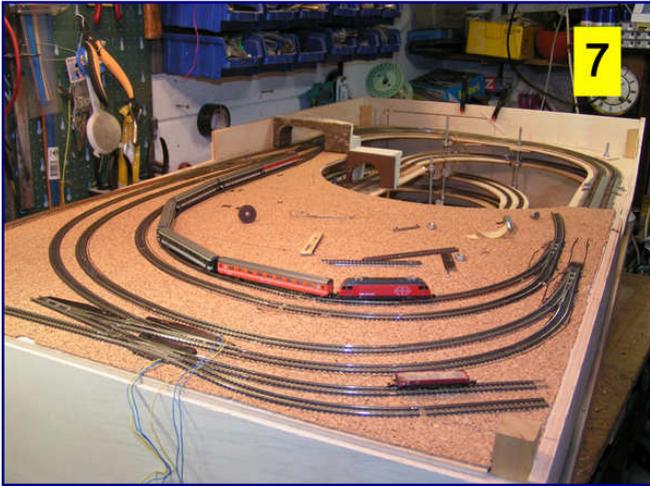
Bild oben:
Von vornherein gesetzt war der Einbau der Felslok. Deren Nachbildung stammt von den Gipskünstlern bei Modellbau Luft.

Bild unten:
Das Vorbild des Stellwerks Zetzwil Nord stammt aus Oberursel im Taunus. Das Modell findet sich im Programm von 1zu220-Modelle.

[weiter auf Seite 18](#)

Der Bau der Anlage Zetzwil in Teilschritten (Fotos der Schritte 1 – 8: Jürgen Tuschick)





Erläuterungen zu den Fotos auf den Seiten 16 und 17

Schritt 1:

Eine Sperrholzplatte bildet den Untergrund der Anlage. Sie liegt auf einem 10 cm hohen Rahmen auf, der durch Leisten versteift wurde.

Schritt 2:

Darauf wurde eine 2 mm starke Korkschiicht zur Geräuschdämmung aufgeklebt. Auf ihr liegen die Schienenstränge.

Schritt 3:

Die Gleiswendel besteht aus 5-mm-Buchenholzplatten und wurde von unten nach oben gebaut. Zum Einsatz kamen Viertelkreisstücke und gerade Abschnitte. Die Gleise waren wegen der Zugänglichkeit bereits zu verlegen, bevor die Wendel eine volle Umdrehung gemacht hat.

Schritt 4:

Anschließend wird die Wendel an Gewindestangen hochgezogen. Diese Gewindestangen ermöglichen ein exaktes Einstellen der erforderlichen Höhe an den Zwischenpunkten.

Schritt 5:

Durch die auch im verdeckten Gleisbereich durchgängig verlegte (Tunnel-)Oberleitung verringerten sich die Zugriffsmöglichkeiten weiter. Das sollte bereits in der Planung bedacht werden.

Schritt 6:

Für die spätere Landschaftsgestaltung wird in dieser Bauphase auch der Rahmen weiter aufgestockt.

Schritt 7:

Mit den Gleisarbeiten im sichtbaren Bereich beginnt auch der Anschluss elektrischer Zubehörteile wie Weichen und Signale.

Schritt 8:

Im sichtbaren Bereich wurden die optisch störenden Märklin-Weichenantriebe durch Unterflurantriebe ausgetauscht. Der Antrieb stammt von Conrad, die Stellmechanik ist selbstgebaut. Aus Funktionsgründen hätte sich dieser Umbau auch im verdeckten Bereich empfohlen!

Schritt 9:

Bei der Landschaftsgestaltung kamen auch Kleinserienprodukte und Eigenbauten zum Einsatz. Trecker und der hier gezeigte Wassertankanhänger stammen von Michael Hering.

Schritt 10:

Selbst gebaut sind auch die meisten Bäume. Dabei wurde auch viel auf Naturmaterial zurückgegriffen. Die Nadelbäume wurden aus Draht gedreht und dann gestaltet.

Schritt 11:

Ein Blick auf die fertige Anlage zeigt Landschaft und sichtbare Gleistrassen im Überblick. Hinter der Anlage ist links der Besitzer Jürgen Tuschick zu sehen, rechts teilweise verdeckt Wolfgang Fuchs, der aus der Sinsheimer Messe 2006 beim Bedienen half.

Fortsetzung von Seite 15

zu kommen. Auch er besteht deshalb aus einer passend zugeschnittenen Styrodurplatte. Von Anfang war für Zetzwil die Felslok des Künstlers Rüttli vorgesehen. Ihre Nachbildung stammt von Modellbau Luft.

Die Oberleitung ist elektrisch funktionslos und wurde aus Märklin-Stücken gefertigt. Wegen der besseren Optik wurden alle Fahrdrähte Anthrazit lackiert. Sie stechen nun nicht mehr gleich ins Auge und wirken dadurch filigraner.

Die Hochbauten kommen aus den Programmen fast aller bekannten Hersteller,



Die Straßenfahrzeuge stammen von den bekannten Groß- und Kleinserienherstellern wie dieser Bus von MZZ.

Trainini® – Ausgabe 35

Praxismagazin für Spurweite Z

wurden aber optisch überarbeitet und teilweise an das schweizerische Anlagenthema im Stil angepasst. Das kleine Stellwerk „Zetzwil Nord“ ist ein Modell des alten Stellwerks Oberursel (Ts), das von 1zu220-Modelle als Bausatz vertrieben wurde.

Straßenverkehr stelle ich mit Modellen von MO Miniatur, MZZ und Märklin dar. Den Traktor und den Wasserwagen auf der Alm hat mir Michael Hering in Handarbeit gestaltet. Stellvertretend für sein Können wurde bereits 2007 einer seiner Mähdrescher in **Trainini®** vorgestellt.

Der Zugbetrieb

Der Verkehr wird vorbildgerecht linksseitig geführt, wie es für die Schweiz typisch ist. Im Bahnhof kann ein Wendezug auf die einspurige Nebenbahn im hinteren Gleis wechseln. Diese Nebenbahn ist aber nur angedeutet und besteht daher nur aus einem Stumpfgleis im Berg.



Gefahren wird im für die Schweiz typischen Linksverkehr. Zum Einsatz kommen alle Fahrzeuge, die passend zum Thema angeboten werden. Hier zieht die legendäre Märklin-Heizerlok einen Eurocity durch die Berge.

Gefahren wird „nach Gefühl und Spaß“ mit Loks der SBB und auch der ÖBB. Selbst DB-Material rollt zeitweise über meine Anlage. Zetzwil liegt halt nahe an der Grenze, so dass auch umgeleitete Garnituren anderer Bahngesellschaften durch Zetzwil fahren. Alle Loks sind mit Haftreifen ausgerüstet, um die enormen Steigungen der Wendel mit anhängenden Zügen bewältigen zu können.

Um einen reibungslosen Ausstellungsbetrieb durchführen zu können, wurden einige Loks mit Faulhaber Motoren umgerüstet. Nun hält sich der Verschleiß in Grenzen. Auf meiner Anlage Zetzwil werden Wagen aller Bahngesellschaften eingesetzt.

Auf der Anlage können bis zu 12 Züge eingesetzt werden, wobei 4 - 5 davon gleichzeitig fahren dürfen. Voraussetzung ist aber, dass man dann auch alle Züge im Blick hat, denn gefahren wird – wie bereits beschrieben - auf Sicht. Hier wäre das Einplanen von Blöcken vorteilhaft gewesen.



Diese Ae 6/6 mit gesuperten Pantographen macht sich dank Haftreifen im schweren Güterzugverkehr rund um Zetzwil nützlich.

So ist es halt nur eine Spielanlage geworden, die auch auf Ausstellungen gezeigt werden kann. Dort wird der Betrieb natürlich recht anstrengend, vor allem wegen der unterschiedlich schnell fahrenden Züge.

Größtes Interesse auf Ausstellungen weckt meist der Streckenverlauf „unter Tage“. Hier sind vor allem die Kleinen total begeistert, aber auch die Großen verfolgen die Züge bei ihren Berg- oder Talfahrten.

Um das Interesse der Zuschauer zu wecken und lenken, wurden noch verschiedene kleine Szenen auf der Anlage verteilt. Diese sind für einen Betrachter nicht gleich auf den 1. Blick erkennbar und auch teilweise erst auf einem Foto gut zu erkennen:

1. Störszene am besetzten Klohäuschen

2. das Pärchen, das meint, auf der Alm gäbe es keine Sünde
3. eine an einer Brücke baumelnde Person, die keine Lust zum Leben mehr hatte
4. jede Menge maßstäblicher Hunde und
5. die Dienstschrift im Stellwerk Zetzwil Süd (leider schwer erkennbar)

Damit endet mein Bericht für heute: Zetzwil ist fertig gebaut und soll demnächst verkauft werden. Das schafft Platz und Mittel für neue Ideen, denn die sind mir immer noch nicht ausgegangen. Verfolgen können Sie meine Aktivitäten derweil jederzeit auch über meine Internetseiten – was einen weiteren Bericht in diesem Magazin natürlich nicht ausschließt.



Weitere Informationen zur Anlage:

<http://www.1-220-modellbahn.de>

Verwendetes Material stammt u.a. von:

<http://www.conrad.de>
<http://www.rautenhaus.de>
<http://www.modur.de>
<http://www.faller.de>
<http://www.heki-kittler.de>
<http://www.modellbau-luft.de>
<http://www.1zu220-modelle.de>
<http://www.online-miniclub.de>



Bild oben:

Leider ist dieses Plumpsklo bereits besetzt. Aber das wird der Herr, der sich anschickt, die Tür zu öffnen, wohl gleich selbst bemerken.

Bild Mitte:

Angeregt durch eine vergleichbare Szene im Miniaturwunderland kam es zu dieser traurigen Darstellung. Doch auch leider das kommt in der echten Welt vor.

Bild unten:

Als letzte Detailszene präsentieren wir den Bahnübergang zur Ortsmitte von Zetzwil aus der Perspektive eines Autofahrers.



Veranstaltungshinweis

Eisenbahnmuseum Dieringhausen

Veranstaltungen 2008

10.5. – 11.5.2008 Frühlingsdampf (10:00 Uhr - 17:30Uhr)

31.5. – 1.6.2008 4. Dieringhausener Modellbahntage
(10:00 Uhr – 17:00 Uhr)

4.10. – 5.10.2008 Herbsdampf (10:00 Uhr - 17:30Uhr)

14.12.2008 4. Dieringhausener Weihnachtsmarkt
(11:00 Uhr - 19:00 Uhr)

Weitere Informationen: www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de
E-Mail: eisenbahnmuseum-dieringhausen@gmx.de

Führungen für Schulen, Kindergärten und sonstige Gruppen
können telefonisch vereinbart werden.

Tel.: 0 22 61 / 94 76 21

Einzigartig in Europa

Spur-Z-Ausstellung im historischen Güterwagen

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

18.5.2008	25.5.2008	1.6.2008	8.6.2008	15.6.2008
22.6.2008	29.6.2008	6.7.2008	13.7.2008	20.7.2008
27.7.2008	3.8.2008	10.8.2008	17.8.2008	24.8.2008
31.8.2008	7.9.2008	14.9.2008	21.9.2008	28.9.2008

jeweils von 11:00 Uhr – 17:00 Uhr

Weitere Informationen: www.stammtisch-unteresbach.de

Schritt für Schritt zum Erfolg!
NOCH DVD Ratgeber Modell-Landschaftsbau

Im über 60-minütigen Film zeigt der neue NOCH-Ratgeber auf einer DVD das Entstehen der Spur-H0-Messeanlage St. Johann. Aufgeteilt in verschiedene Kapitel fasst sie Planung, Bau und Ausschmücken der gesamten Anlage zusammen. Zusätzlich beinhaltet sie noch die Anleitung zum Bau des 220 x 120 cm großen Schaustücks als PDF-Datei zum Ausdrucken. Da Landschaftsbau in seinen Techniken spurweitenunabhängig ist, können auch Zetties vom hier gespeicherten Wissen profitieren.

NOCH
DVD Ratgeber Modell-Landschaftsbau

NOCH GmbH & Co. KG
Wangen im Allgäu 2008
DVD im Fernsehformat PAL
60 Minuten Farbtonfilm

Art.-Nr. 71914
Preis 9,99 EUR

Erhältlich direkt von NOCH
oder im Fachhandel

Nicht jedermann bevorzugt das Lesen von Büchern oder Zeitschriften, um sich modellbahnerisches Wissen für den Bau einer eigenen Anlage zu erwerben. Zwar kann man Bilder und Texte auch griffbereit zurechtlegen, um auch mitten in der Arbeit Wissen nachschlagen zu können, doch sollten die Vorteile bewegter Bilder nicht unterschätzt werden: Schließlich wird in einem Film mit den Ohren ein weiterer Sinn angesprochen. Das unterstützt das Verarbeiten und Speichern der aufgenommenen Informationen.

So weit die Theorie: Aber wie sieht es konkret mit der neuen DVD von NOCH aus? Für welche Zielgruppe Modellbahner eignet sie sich? Festgehalten werden sollte zunächst, dass sie kein herstellerunabhängiges Werk sondern gezielt und ausschließlich auf dem Zubehörprogramm NOCH aufbaut. Überraschend ist aber dennoch, dass zumindest in der Spurweite H0 ein derart vollständiges Angebot besteht.

Hautnah erleben und lernen lässt sich etwa, wie mit den vielen Hartschaumprodukten individuelle Brücken und Felsformationen entworfen werden können. Überzeugende Landschaften entstehen halt nicht einfach so „von der Stange“. NOCH-Produkte bieten die erforderliche Flexibilität, doch wird die passende Technik für überzeugende Ergebnisse sonst viel zu selten erklärt.

Daher ist es sehr zu begrüßen, dass der Wangener Anbieter diesen Weg geht und nun auf das Medium DVD setzt. Als perfekt umgesetzt darf es aber (noch) nicht gewertet werden. Zwar werden alle Bauschritte ausführlich und detailliert bebildert dargestellt, aber im Bereich des Tons stellten wir Schwächen fest. Wünschenswert wäre gewesen, dass der Erbauer der Anlage selbst seine Arbeitsschritte erläutert und der Zuschauer so stärker ins Geschehen eingebunden wird.



Stattdessen erläutert ein Hintergrundsprecher, was im Film geschieht und mit welchen Techniken und Werkstoffen gebaut wird. Die musikalische Untermalung längerer Filmsequenzen, die keiner Moderation mehr bedürfen, lässt es an Schwung und mitreißender Stimmung fehlen, die zum eigenen Versuch motiviert. So gerät der Film stellenweise doch zu einem sehr eintönigen Geschehen.

Diese Kritik soll nicht missverstanden werden: Angesichts eines sehr moderaten Preises von nur knapp 10 EUR darf der Käufer keine lizenzpflichtigen Musiktitel zur unterhaltsamen Begleitung erwarten; und im modellbahn-gestalterischen Teil erlaubt sich NOCH überhaupt keine Schwäche. Aus einem Neueinsteiger wird zwar nicht durch einen einzigen Film gleich ein Anlagenprofi, aber das wird auch niemand ernsthaft zum Maßstab nehmen.



Gezeigt und nachvollziehbar vorgestellt werden alle wichtigen Techniken, die für ein eigenes Anlagenprojekt als Grundwissen erforderlich sind. Selbst gestandene Modellbahner können mit dieser DVD noch das eine oder andere lernen, auch wenn jeder seine eigenen Erfolgsrezepte hat: Modellbahn ist halt auch immer zu einem großen Teil eine Frage persönlicher Überzeugungen und des „Glaubens“.

Herausgeber NOCH selbst schreibt über seine DVD Folgendes: „In einem über 60-minütigen Film präsentieren wir Ihnen die Entstehung der wunderschönen Spur-H0-Anlage St. Johann. Der abwechslungsreiche und doch einfach zu realisierende Gleisplan eignet sich für Einsteiger wie auch fortgeschrittene Modellbahner.

Der Aufbau der gesamten Anlage wird in übersichtlichen Kapiteln präsentiert. Von Anlagenplanung und Trassenbau, Tunnel- und Brückenbau, Geländebau und Felsgestaltung über Landschaftsbegrünung und Gewässergestaltung bis hin zur Dekoration und Ausschmückung erfahren Sie in leicht nachvollziehbaren Schritten alles Wissenswerte über den Bau dieser eindrucksvollen Modellbahnanlage.

Die Anleitung zum Bau der 220 x 120 cm großen und 60 cm hohen Anlage liegt für Sie außerdem auf der DVD als PDF zum Ausdrucken bereit.“

Zusammenfassend halten wir fest, dass NOCH einen hilfreichen Ratgeber für Modellbahner aller Spurweiten geschaffen hat. Abweichend von der Vielzahl ähnlicher Konkurrenzprodukte bedient man sich eines modernen, audiovisuellen Mediums, das bekanntlich auch die physischen Aufnahmefähigkeiten besser nutzt als ein Druckstück.

Trainini® – Ausgabe 35

Praxismagazin für Spurweite Z

Frei von Mängeln ist es allerdings nicht, was aber angesichts des äußerst günstigen Preises verzeihlich ist: Das vorliegende Werk ist durchaus empfehlenswert. Verbesserungspotenzial für die Zukunft bleibt aber. Und wir sind sicher, dass NOCH auch dies nutzen wird: Schließlich hat diese Firma stets ein offenes Ohr nah am Kunden bewiesen. Gerne erinnern wir uns beispielsweise an den Gras-Master, der die professionelle Anlagenbegrasung endlich für jedermann erschwinglich gemacht hat. So etwas kam schließlich auch nicht irgendwoher...

Fotos: NOCH

Herstellerseiten:
<http://www.noch.de>

Modell **Vorbild** **Gestaltung** **Technik** **Literatur** **→ Impressionen**

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für alle Leserbriefe und Rückmeldungen, die Trainini® erreichen. Schreiben Sie bitte per Post oder an leserbriefe@trainini.de! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die Neuheiten vorstellen möchten. Das hier gezeichnete Bild soll stets repräsentativ sein und bleiben. Ebenso finden auch in Zukunft Hinweise auf Veranstaltungen und Treffen hier ihren Platz, sofern die Ausrichter Trainini® rechtzeitig informieren.

Ein dickes Lob erreichte uns aus dem Saarland:

Vielen herzlichen Dank für das **Trainini Jahresvideo 2007**. Schön, dass (...) wir so in den Genuss des Interviews sowie den fantastischen Führerstands-Aufnahmen mit dem von uns so verehrten Dampflokführer Adolf Knoke kamen. Aber auch die Modellbahnaufnahmen von dem legendären Rheingold am Mittelrhein haben uns sehr gut gefallen. Nochmals vielen Dank dafür, Sie haben uns wirklich eine große Freude bereitet.

Martina und Eugen Altmeyer, Püttlingen

...und endlich wieder Spurweite Z:

In zwei Tagen ist es soweit – dann erscheint die Juli-Ausgabe des Eisenbahn-Journals im Zeitschriftenhandel und für die Abonnenten. Und endlich wird dort wieder auch über ein Spur-Z-Thema zu lesen sein. Anhand unserer kleinen Spurweite soll dort den Liebhabern aller Spurweiten ein Stückchen Modellbahntechnik gezeigt werden. Sie ahnen es, **Trainini®** hat da kräftig mitgemischt.



Und wenn diese Zusammenarbeit Früchte trägt, dann wird es wohl auch nicht der einzige Beitrag bleiben. Ein weiterer ist bereits in Vorbereitung. Also: Wenn es Ihnen gefällt, dann nichts wie auf zur Modellbahnhändler oder Bahnhofsbuchhandel!

Mehr wird an dieser Stelle nämlich (noch) nicht verraten...

Zum Fahrregler-Testbericht der letzten Ausgabe soll noch Folgendes ergänzt werden:

Im Testbericht zum SFR1000 haben wir ausgeführt, dass die BR 58 selbst bei 0,3 V noch in der eingestellten Fahrtrichtung gefahren ist. Das hat zu Nachfragen aus dem Leserkreis geführt. Es bleibt festzuhalten, dass keine Lokomotive bei 0,3 V anfährt. Diese Spannung würde nie ausreichen, um den mechanischen Widerstand des Motors und Getriebes zu überwinden. Ist die Lok aber mit einer wie auch immer eingestellten Geschwindigkeit unterwegs, dann kann die Fahrspannung - saubere Gleise und gute Wartung des Modells vorausgesetzt - auf diesen Wert herunter geregelt werden, ohne dass sie zum Stehen kommt.

Bei Preiser wurde das Neuheitenjahr 2007 nun auch abgeschlossen:

Aus Rothenburg ob der Tauber wurden wir im letzten Jahr mit wirklich ausgefallenen, neuen Figurenpackungen bedacht. Die letzte von ihnen mit dem Produktnamen „Opa, Kinder“ (Art.-Nr. 88557) verbindet zwei Generationen auf unseren Modellbahnen.



Das neue Preiser-Set 88557 eignet sich auch, um einen Sonntagsausflug nachzubilden. Hier warten die Figuren auf den Bahnhofsbänken von Rolfs Laedchen auf ihren Zug, der sie ins Grüne bringen wird.

Gleich sechs Enkel hat die Firma Preiser unserem Großvater im Maßstab 1:220 beschert. Wir freuen uns über diese gute Idee, denn mit den Figuren lassen sich bildlich viele Geschichten erzählen. Da Zetties wissen, dass Menschen auch im Modell das „Salz in der Suppe“ sind und Detailszenen erst zum Leben erwecken, werden die Kunden dieses Angebot sicher honorieren.

Neue Zusammenarbeit zwischen Trainini® und Ztrack Magazine vereinbart:

Beide Magazine haben Anfang Juni ihre redaktionelle Zusammenarbeit erheblich ausgeweitet und dabei gleich eine neue Form der Zusammenarbeit begründet.

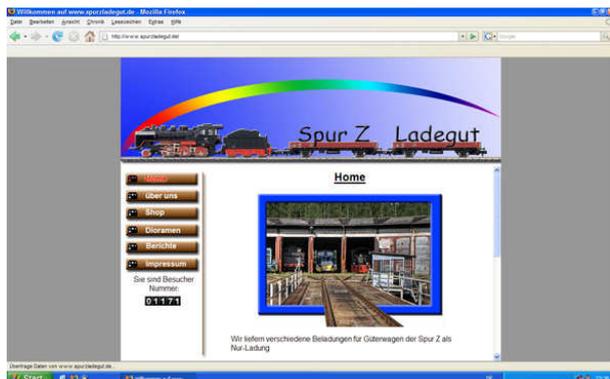
Trainini® wird ab sofort zum Repräsentanten des **Ztrack** Magazine in Deutschland und hier u. a. die Kontakte zu den Herstellern halten. Interessantes für den US-Markt wird in Artikel- oder Kurzmeldungsform aufbereitet und bebildert in die USA übertragen. Das gilt auch für Messen, Ausstellungen und sonstige Veranstaltungen.

Als Auslandskorrespondent unterstützen wird uns dabei Arnim von Herff, der in der Vergangenheit schon einmal für das **Ztrack** Magazine aktiv war. Für seine Bereitschaft danken wir hier sehr herzlich! Arnim wird in seiner neuen Funktion vor allem Artikel für das **Ztrack** Magazine verfassen, gelegentlich aber auch Fotos beisteuern.

Robert J. Kluz, Herausgeber und Chefredakteur von **Ztrack** Magazine, übernimmt zeitgleich die identische Funktion für **Trainini®**. Damit sichert er die Versorgung des europäischen Markts mit Informationen aus den Vereinigten Staaten von Amerika.

Endlich eigene Internetseiten:

Endlich hat der Aachener Anbieter Spur Z Ladegut Josephine Küpper einen eigenen Internetauftritt. Kunden müssen künftig nicht mehr auf einen aktuellen Rundbrief mit dem Spur-Z-Ladegut und Angeboten aus dem Verkauf von Sammlungsaufösungen warten, sondern können das Angebot von Helmut und Josephine Küpper tagesaktuell elektronisch prüfen und bei Bedarf direkt bestellen.



Auch Spur Z Ladegut Josephine Küpper hat endlich eigene Internetseiten: Das erleichtert den Einkauf!

Als langjähriger Marktführer für Ladegüter in der Spurweite Z war dieser Schritt eigentlich überfällig und von Modellbahnern lange erwartet worden. Umso größer ist nun die Freude über die erfolgreiche Umsetzung.

Sie finden die Seiten von Ladegut Küpper ab sofort unter der Adresse <http://www.spurzladegut.de>.

Märklins Sommerneuheiten 2008 wurden bekannt:

Früher als geplant gab es im Internet schon Märklins Sommerneuheiten 2008 zu lesen, nachdem ein Händler diese vorab auf seine Webseiten stellte. Doch nun ist es offiziell. Der Sommer bringt auch für uns Zetties Neues, wenn auch keine Formneuheiten:

Märklin Magazin Jahreswagen 2008, Bt 10 mit 3 Pa-Behältern der DB (Art.-Nr. 80818)
Internationaler Fernschnellzug, Lok Serie 231 (ETAT) mit 5 Wagen (CIWL), Epoche 2 (Art.-Nr. 81080)
Güterzugwagen-Set mit drei verschiedenen Wagen (KPEV), Epoche 1 (Art.-Nr. 86619)
Tenderlokomotive T16¹ (KPEV), spätere Baureihe 94⁵, Epoche 1 (Art.-Nr. 88941)
PKW-Set, 10 Fahrzeuge der Wirtschaftswunderzeit, Epoche III (Art.-Nr. 89022)

„Warme Semmeln“ bei Freudenreich:

Ausgeliefert wurde kürzlich der Materialwagen X von SBB Cargo (Art.-Nr. ZF308cargo). Sämtliche Modelle gingen weg wie die sprichwörtlichen warmen Semmeln. Wer keinen Wagen ergattern konnte, als Schweiz-Anhänger aber auf jeden Fall ein Modell der einst über 2.100 Vorbildwagen sein eigen nennen möchte, darf sich freuen. Eine weitere Serie mit gleicher Nummer wird derzeit nachproduziert.

Behalten Sie dazu auf jeden Fall die Seite <http://www.fr-model.de> im Auge und bestellen Sie rechtzeitig vor!



Materialwagen X der SBB Cargo von Freudenreich Feinwerktechnik (Art.-Nr. ZF308cargo). Foto: Zett-Zeit, Jens Wimmel

Trainini® – Ausgabe 35

Praxismagazin für Spurweite Z

Das Selectrix®-Programm von VELMO wird weiter ausgebaut:

Mit dem neuen Decoder LS48568 sind nun endlich auch der Taurus, der Europrinter sowie die Varianten der BR 152 digital im Selectrix®-Format unterwegs.

Wie bei allen digitalen Lösungen von Claudius Veit ist auch hier einfach die Serienplatine gegen die aus seiner Produktion zu tauschen und schon ist das Modell fertig digitalisiert. Nähere Informationen sowie Bestellungen sind wie immer über die Homepage von Velmo möglich (<http://www.velmo.de>).

MTL kündigt folgende Juni-Neuheiten an:

Auch bei Micro-Trains Line (MTL) gibt es Neuheiten zu vermelden, darunter mit der GP 35 der Missouri Pacific auch eine neue Lokomotivvariante. Sie wird wahlweise mit der Betriebsnummer 622 (Art.-Nr. 981 01 121) oder 660 (981 01 122) erhältlich sein.



Dazu erscheint noch ein passender, gedeckter Güterwagen (40' Box Car) mit der Betriebsnummer 123392 (503 00 031) oder 123406 (503 00 032). Auch den neuen Flachwagen der Canadian National (60' Bulkhead Flat Car) wird es mit zwei verschiedenen Betriebsnummern geben. Zur Auswahl stehen die Nummern 622270 oder 622278 (527 00 051 und 527 00 052).



GP35 in Ausführung der Missouri Pacific (oben) und 60' Bulkhead Flat Car der Canadian National (unten) sind zwei der Juni-Neuheiten von MTL.
Foto: Micro-Trains

Der gedeckte Güterwagen der Western Pacific vom Typ 50' Box Car wird ebenfalls in zwei Ausführungen angeboten. Hier handelt es sich um die Betriebsnummern 3004 und 3008 (506 00 231 und 506 00 232).

...und noch eine weitere Bezugsquelle für Lacke nach RAL-Schema:

Zusätzlich zur in der letzten Ausgabe genannten Bezugsquelle für Lacke, die beim Eigenbau oder Umbau von Fahrzeugen erforderlich sind, haben wir einen weiteren Anbieter gefunden.

Es handelt sich dabei um Oesling Modellbau, Stückener Str. 60 in 33604 Bielefeld. Eigene Internetseiten hat dieser Anbieter nicht, weshalb sich elektronisch eine Kontaktaufnahme über oesling-modellbau@bitel.net empfiehlt.

Der Vorteil der hier erhältlichen Lacke ist, dass es sich dabei um Acryllacke auf Wasserbasis handelt. Sie weisen zwar völlig andere Fließeigenschaften als die in der Mai-Ausgabe vorgestellten Nitrolacke auf, aber mit etwas Übung sollten auch sie zu beherrschen sein.

Der Vorteil der wasserverdünnbaren – nicht zu verwechseln mit wasserlöslichen – Lacke ist eine geringere Gesundheitsbeeinträchtigung durch Aerosole, die beim Vernebeln mit der Spritzpistole entstehen. Auch greifen wasserverdünnbare Acryllacke Untergründe aus Kunststoff nicht an. Dieser Punkt ist in der Spurweite Z bei der Mehrheit der Modelle nicht zu vernachlässigen.

Oesling Modellbau bietet nahezu das gesamte RAL-Sortiment an. Die Lacke sind vorkonfektioniert in Gebinden zu je 30 ml, die zu einem Preis von 4,80 EUR erhältlich sind.

Neuheitenauslieferung stehen bei AZL unmittelbar bevor:

Noch im Juni sollen zwei neue Modelle der GP7 ausgeliefert werden. Es handelt sich dabei um die Variante der Bahnverwaltung Chesapeake & Ohio (Betriebsnummer wahlweise 5712, 5771 oder 5772) sowie die der Nickel Plate Road (Betriebsnummer wahlweise 422, 426 oder 429).



In etwa drei Wochen steht dann auch die Erstausslieferung eines sehr hoch bauenden, gedeckten Güterwagens (60' Gunderson hi-cube boxcar) an. In einer Packung („Runner Pack“) enthalten sein werden jeweils vier Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern in Farbe und Beschriftung der TTX, NS oder der UP.



Bei AZL stehen weitere Varianten der GP7 und des 60' Gunderson hi-cube boxcar unmittelbar vor der Auslieferung. Foto: Ztrack Magazine.

Weitere Informationen finden Sie auch, allerdings ausschließlich in englischer Sprache, unter der Adresse <http://www.ztrack.com/AZL/amerzlines.html> (zur GP7). Über den Güterwagen wird samt eines kurzen Werbevideos, das viele Bedruckungs- und Gestaltungsdetails zeigt, unter der Internetadresse http://www.ztrack.com/AZL/azl_newreleases.html informiert.

Die neue NOCH Sound Station II wird ausgeliefert:

17 Modellbahngeräusche und alles erforderliche Zubehör für den Betrieb (Netzteil, 2 Aktivlautsprecher, Lautstärkereger sowie Handregler mit Druckknöpfen und Schaltern) bringt die neue Sound Station II (Art.-Nr. 60214) mit – einfach einstecken und loslegen! Sie kann Geräusche durch ein Zwei-Kanal-System übereinanderlagern und gleichzeitig abspielen, etwa das Grundgeräusch einer Dampflokomotive und dazu eine Pflöfe.



Sie löst ihr Vorgängermodell der ersten Generation ab und kann im Gegensatz dazu Fahrgeräusche auch beschleunigt oder verzögernd wiedergeben. **Trainini®** möchte sich diese Neuheit noch mal genauer ansehen und über die Ergebnisse berichten.

Die neue NOCH Sound Station II (Art.-Nr. 60214) übertrifft ihre Vorgängerin in vielen Punkten. Foto: NOCH

Impressum

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt privat und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Diese ist nicht zwingend mit derjenigen von Redaktion oder Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, vom Herausgeber.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Flemerskamp 59, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an presse@trainini.de. Mitarbeit: Jürgen Tuschick

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese bemüht sich aber, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und deshalb jede Einsendung zu berücksichtigen.

Bei Einsenden von Bildern, Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Herausgeber von möglichen Ansprüchen Dritter frei. Dies schließt eine künftige Wiederholung im Magazin, Jahresvideo sowie in Prospekten und Plakaten ausdrücklich mit ein.

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen, Warenzeichen und -bezeichnungen gehören den jeweiligen Herstellern oder Rechteinhabern. Ihre Wiedergabe erfolgt ohne die Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint unregelmäßig in loser Form und steht allen interessierten Modellbahnern, besonders Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Download auf <http://www.trainini.de> bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist ausdrücklich erlaubt, solange deren Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Übersetzung, gewerblicher Druck und jede andere Art der Vervielfältigung, auch in Teilen, setzen das vorherige ausdrückliche Einverständnis des Herausgebers voraus. Besonders ungenehmigte, kommerzielle Verwertung wird nicht toleriert.

Trainini® ist eine gesetzlich geschützte Marke, eingetragen im Register des Deutschen Patent- und Markenamts (München), Nr. 307 30 512. Markeninhaber ist Holger Späing, Dortmund. Eine missbräuchliche Verwendung wird nicht toleriert. Alle Rechte vorbehalten.