

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Schienenbus-Klassiker digital gerüstet

Neuerscheinungen des Jahres 2008
Literaturempfehlungen für Modellbahner

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

mit dieser Ausgabe beenden wir das Schwerpunktthema 2008 „Uerdinger Schienenbus“. Alle Facetten dieses interessanten Vorbilds und seiner vielfältigen Modellumsetzung haben wir betrachtet und zusammengefasst.

Die Begeisterung unserer Leser zeigt, dass wir ein interessantes und beliebtes Thema gewählt haben - vielen Dank für Ihre zahlreichen Antworten und vor allem das Lob an die **Trainini®**-Redaktion!



Holger Späing
Chefredakteur

Immer wieder für eine Überraschung ist Götz Guddas gut, der uns heute nicht zum ersten Mal mit einem Umbaubericht versorgt. Als Digitalbahner sah er sich gezwungen, Hand an das Märklin-Modell zu legen. Er nutzte die Chance, gleich konstruktionsbedingte „historische Schwächen“ zu beseitigen und seinem Zug auch noch ein paar optische Verbesserungen zuteil werden zu lassen.

Das Ergebnis begeisterte uns dermaßen, dass wir es auch unseren Lesern nicht vorenthalten wollten. Vielleicht ermuntert es ja, doch einmal selbst einen Umbau zu versuchen! Oft sieht es doch schwieriger aus, als es sich am Ende darstellt.

Besonders freuen wir uns, auch noch einen aktuellen und gelungenen Buchtitel zum Vorbild gefunden zu haben, der Sie begleitet, wenn auch Sie Gefallen an diesen legendären Fahrzeugen gefunden haben und noch mehr darüber wissen möchten.

Bernd Knauf stellt Ihnen das Buch ab Seite 23 ausführlich vor und bewertet es dann auch im Kontext von Titeln anderer Verlage zum gleichen Thema.

Längst sind wir mitten im Herbst angelangt und die Modellbahnsaison nähert sich ihrem Höhepunkt. Nahezu alle Neuheiten 2008 sollten ausgeliefert sein und das ist Grund genug, einige von ihnen genauer unter die Lupe zu nehmen und zu bewerten.

Zwei von ihnen, das Modell der Baureihe 189 von Märklin und das Schweizerische Güterwagenset von FR Freudenreich Feinwerktechnik, finden Sie in dieser Ausgabe, weil die Redaktion aus verschiedenen Gründen der Ansicht war, dass beide unser kritisches, aber umso mehr auch lobendes Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2008“ verdient haben.

Hinsichtlich der Artikelvielfalt sprengt diese Ausgabe damit fast den Rahmen, den wir uns selbst gesteckt haben. Eindrucksvoll zeigt das, wie facetten- aber auch angebotsreich die Spurweite Z heute ist. So haben wir auch unsere Messepräsenz gegenüber dem Vorjahr gesteigert.

Erstmals besuchten wir die Messen „Hobby Model Expo“ in Novegro in der Nähe des Mailänder Flughafens Linate und „Modell Hobby Spiel“ in Leipzig. Unsere Eindrücke haben wir mit einem kurzen Bericht unter „Zetties und **Trainini** im Dialog“ zusammengefasst.

Nun wünschen wir Ihnen wieder viel Spaß beim Lesen und freuen uns gemeinsam mit Ihnen schon auf die letzten beiden Ausgaben 2008!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Schienenbusumbau von Götz Guddas

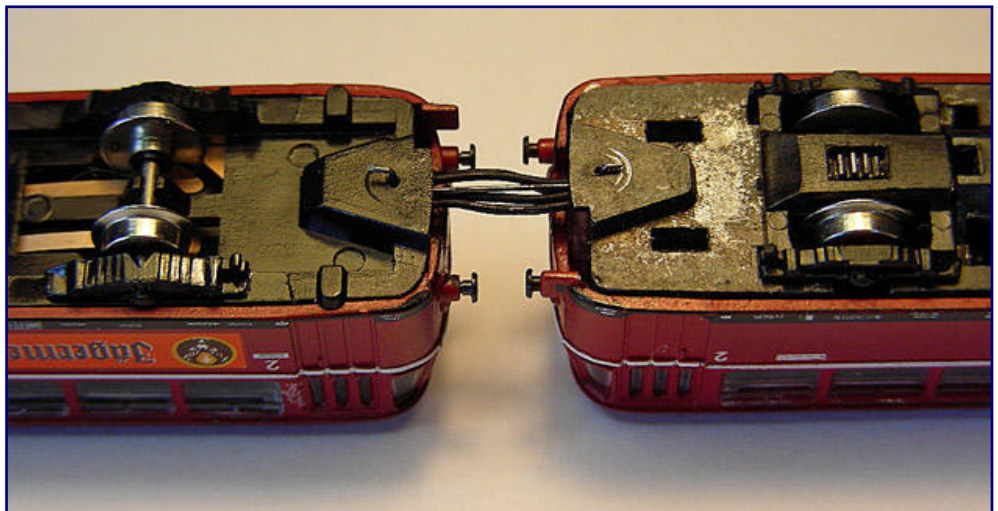
Mit dem Schienenbus auf der Höhe der Zeit

Von Götz Guddas und Holger Späing. „Tue Gutes und rede darüber.“ So ähnlich muss es Götz Guddas schon oft gegangen sein. Leidenschaftlich gern arbeitet er an Spur-Z-Modellen und es spielt keine Rolle, ob es Superungen oder komplette Eigenkonstruktionen sind, denen er sich widmet. Auch Anfängern hilft er gern, so dass er schon häufig auf Messen einzelne Modelle für Besucher mit anleitenden und ermunternden Worten digitalisiert hat. So soll auch unser heutiger Bericht jeden motivieren, Mut zu fassen und eigene Versuche zu starten!

Götz Guddas hat sich für die digitale Steuerung entschieden und schwört auf das Selectrix-System, das heute auch in der Märklin-Organisation zu Hause ist. Da es nicht serienmäßig in die Spur-Z-Fahrzeuge eingebaut wird, muss jedes Fahrzeug in eigener Regie den heimischen Anforderungen angepasst werden.

Häufig bietet bereits die Digitalisierung eines „normalen“ Märklin-Modells die Gelegenheit, zusätzlich noch die eine oder andere Verbesserung vorzunehmen und das Aussehen der kleinen Fahrzeuge ihrem großen Vorbild weiter anzupassen.

Im Falle des Uerdinger Schienenbusses war das nicht anders: Zu urig und beliebt sind die kleinen, roten Brummer, um sie nicht im Rahmen einer Messe, eines Stammtisches oder Modellbahnausstellung vorführen zu können. Leider bauen sie auf Konstruktion aus der Gründerzeit der Spur Z, die an vielen Stellen den Anforderungen moderner Zetties angepasst werden will, um den Vorstellungen eines vorbildorientierten Modellbahners zu entsprechen.



Die schlechten Fahreigenschaften des Schienenbusses resultieren aus seinen nur zwei Achsen zur Stromaufnahme. Deshalb wurden auch die beiden Beiwagen durch elektrische Verbindungen zusätzlich herangezogen. Dafür musste auch Originalkupplung ausgebaut werden und durch einen gebogenen Federstahldraht ersetzt werden.

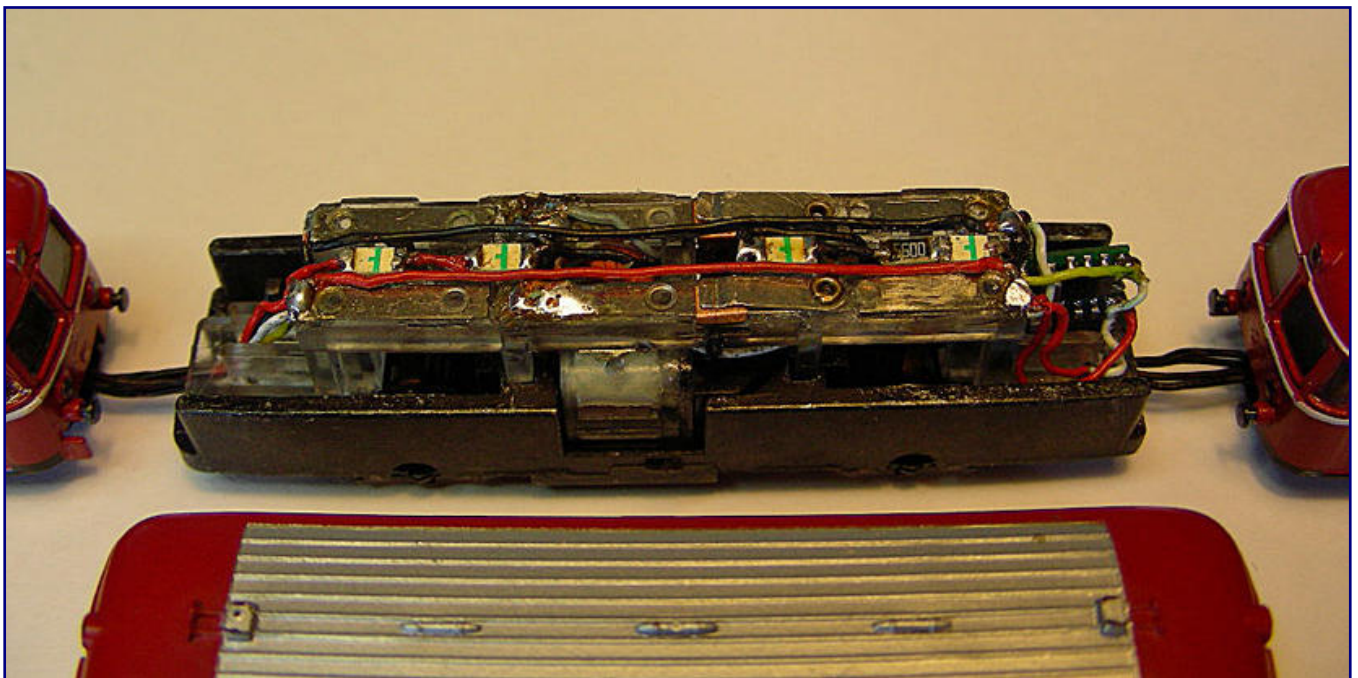
Viel wichtiger aber – hier sind vor allem die „Spielbahner“ angesprochen – ist eine ordentliche Stromaufnahme des Fahrzeugs. Zweiachsige Fahrzeuge sind in diesem Punkt schon immer kritisch gewesen, was besonders bei langsamen Weichenfahrten zu beobachten ist. Das ist sicher ein Grund, warum man ein derart beliebtes Modell so selten auf Messeanlagen fahren sieht. Dem Märklin-Schienenbus sagt man sogar nach, er habe nach dem Schienenzeppelin die schlechtesten Fahreigenschaften.

Wahrlich kein Kompliment für dieses Modell, aber eine Herausforderung für jeden Freund der Spurweite Z. Da auch die Beiwagen serienmäßig über eine Stromaufnahme verfügen, hält sich der Aufwand zumindest für den wesentlichen Teil der Änderungen in Grenzen und ist auch für weniger versierte Bastler beherrschbar.

Ein oder wie im Falle von Götz Guddas zwei fest gekuppelte Beiwagen, die zur Stromaufnahme und Versorgung des Fahrmotors beitragen, sind leicht von jedermann zu bewerkstelligen. An ihre Radschleifer-Enden sind lediglich flexible Litzen anzulöten, die den aufgenommenen Strom in den Motorwagen leiten und ihn zusammen mit seinen eigenen Schleifern an den Motor abgeben.

Sorgen vor kurzen Halteabschnitten an den Signalen braucht man sich keine zu machen. Schließlich handelt es sich bei einem Schienenbus um ein sehr kurzes Fahrzeug, dass in Doppeltraktion gerade mal an die Länge einiger Lokomotiven heranreicht. Selbst das Dreiergespann sollte hier im Rahmen gewöhnlicher Trennstellenlängen bleiben.

Gehen wir nun in die Details des Umbaus und widmen uns dabei zunächst der Ausrüstung mit einem Digitaldecoder im gewünschten Format. Götz Guddas hat sich für den Viessmann 5251 entschieden.



Damit die Garnitur in beide Richtungen gleich gute Fahreigenschaften aufweist, wurde die motorisierte Einheit in die Mitte verlegt. Der Viessmann-Decoder fand nach einigen Nacharbeiten seinen Platz an einer Stelle, die zuvor von einem Beleuchtungssockel belegt war. Zwischen den roten und schwarzen, durchlaufenden Kabeln sind auch die vier gelben LED für die Innenbeleuchtung samt 560-Ohm-Widerstand (rechts zwischen der 3. und 4. LED) zu erkennen.

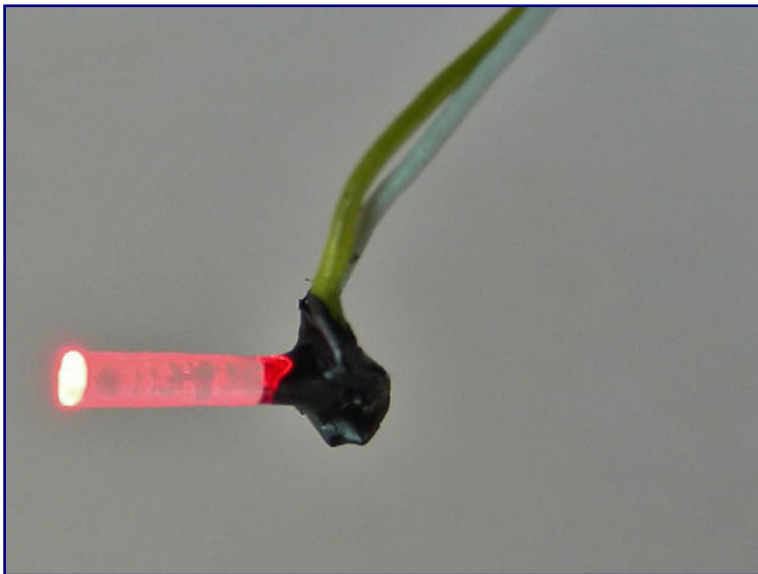
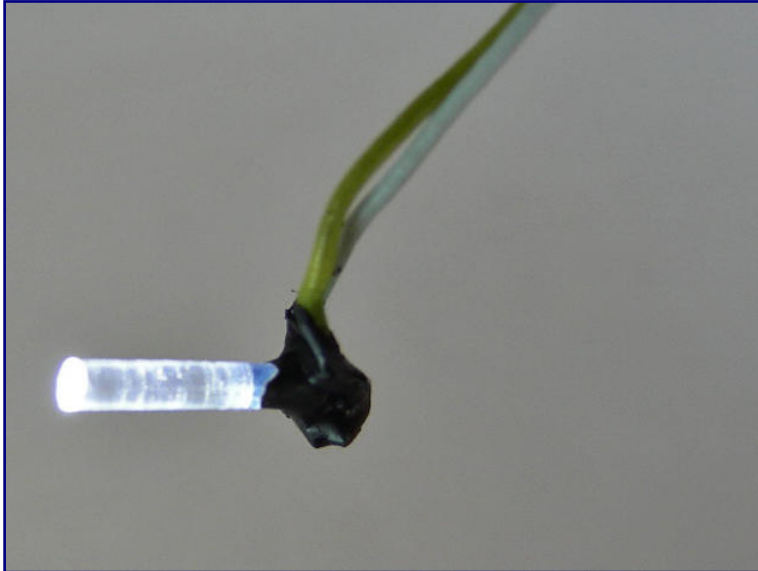
Bestimmt wird diese Wahl natürlich individuell zum einen vom gewählten Digitalsystem und zum anderen vom verfügbaren Platz am Einbauort. Hier boten die Schaltfunktionen des Decoders gleichzeitig die Möglichkeit, einen automatischen Lichtwechsel an den Zugenden vorzusehen.

Geklärt werden will ebenso, wo der Decoder verbaut werden soll: In Frage kommen alle drei in ihrer Außenform identischen Wagenteile unsere Zuges. Götz folgte auch hier einem persönlichen Grundsatz ihn „auf die Maschine zu bauen“, wie er sagt. Die angetriebene Einheit befindet sich technisch übrigens in der Mitte, während beim Vorbild der Motorwagen an einem der äußeren Enden zu finden war.

So entnahm er die Stecksocket-Leuchten des Modells und entfernte anschließend deren Kontaktflaschen, indem er diese vorsichtig am oberen Knick anschliff, bis sie von allein abfallen. Anschließend fräste er mit einem 2-mm-Aufsatz einen Schlitz in den durchsichtigen Kunststoffeinsteck, bis er den Decoder bis zur Motorschnecke schieben konnte.

Dieser Einbauort erwies sich auch insofern als ideal, als dass ein Verdecken der Fenster vermieden werden konnte und er von außen so gut wie nicht sichtbar bleibt. Als nächstes müssen Radschleifer

und Motorbürsten durch Unterbrechen der angeleiteten Stromleisten voneinander getrennt werden. Gut ist das auf einer stationären Fräse zu bewerkstelligen, aber auch eine Diamantscheibe in den weiter verbreiteten Dremel- oder Proxxon-Geräten leistet hier gute Dienste.



Das Ende eines Lichtleiters wurde so zu zwei Schrägen angefeilt, dass sich an jeder dieser Schräge eine SMD-LED 0603 ankleben ließ: je eine rote und weiße. Mit insgesamt vier derart bearbeiteten Elementen lässt sich der Lichtwechsel in den unteren Laternen der äußeren Fahrzeugenden wiedergeben.

Als ideal für eine neue Innenbeleuchtung des Motorwagens mittels LED erwies sich dessen Klarsichtteil, welches das Innenleben am rechten Ort hält. Lediglich vier Löcher waren hineinzubohren, vier gelbe LED der Baugröße 0804 von oben einzukleben und anschließend in einer Reihenschaltung zu verdrahten. Ein SMD-Widerstand von 560 Ohm sorgte dann für eine angenehm schummrige Ausleuchtung.

Zwischen Motor- und Steuerwagen empfahl sich eine feste Verbindung, denn durch die zum Motor bzw. Decoder führenden Leitungen lassen sie sich eh nicht mehr trennen. Ebenso unerwünscht war das Auseinanderziehen und Zusammenschieben der drei Wagen beim Anfahren und Bremsen – schließlich handelt es sich um einen Nahverkehrstriebwagen - und die störende Optik großer „Hummerscheren“ (Spitzname der Märklin-Systemkupplung).

Die Lösung brachte folgendes Prozedere: Zunächst wurden die Halbrundstifte im Kupplungsschacht entfernt. Anschließend ist so weit wie möglich zur Wagenmitte von unten in den Schacht hinein jeweils ein Loch mit Durchmesser 0,4 mm zu bohren. Hier wird später der neue Kupplungsdraht eingehängt. Im nächsten Schritt ist von oben, d.h. vom Wageninneren in den Kupplungsschacht führend, ein weiteres Loch mit 1,5 mm Durchmesser zu bohren, das auf gleicher Höhe wie das zuvor gebohrte liegt. Durch die 1,5-mm-Öffnung werden später die vier Decoderlitzen geführt.

Aus einem 0,3-mm-Federstahldraht wurde nun eine neue Kupplung gefertigt, die nicht mehr störend ins Auge fällt. Ihre Länge richtet sich nach dem angestrebten Pufferabstand, der wiederum vom kleinsten z befahrenden Radius und verwendeten Gegenbögen in Weichenstraßen abhängt. An beiden Enden war der Draht zu kröpfen, wobei die zweite im 45-Grad-Winkel zur Seite zeigen soll. Anderenfalls ließe sich der Draht nicht mehr durch den Kupplungsschacht in die Bohröffnung führen.

Sobald alle Arbeiten abgeschlossen sind, darf auch dieses Ende durch Geradebiegen in seiner Position fixiert werden, wodurch die Schienenbuseinheit fest verbunden ist.

Als nächstes wurden die Stirnlichter beider äußeren Führerstände der dreiteiligen Einheit auf einen rot-weißen Lichtwechsel umgebaut. Dafür bohrte Götz Guddas die Spitzenlichter mit einem 1-mm-Bohrer aus. Bevor ein neuer Lichtleiter mit dem gleichen Durchmesser an diese Stelle treten konnte, galt es nun dessen Lichtquellen „anzuschließen“. Dazu musste deren Querschnitt vergrößert werden, weil nur so geeignete Lichteintrittsstellen entstehen.

Am inneren Ende jedes Leiters wurde im Winkel von 45° so gefeilt, dass die Form eines Dachgiebels entstand. An jede Dachschräge wurde nun mit Sekundenkleber je eine rote und eine weiße SMD-LED der Baugröße 0603 geklebt. Zu beachten war, dass die Lötkontakte so nebeneinander liegen, dass die LED gegeneinander gepolt wurden. Für Elektriklaien merken wir an, dass Leuchtdioden immer nur in eine Stromflussrichtung leuchten, die andere Richtung wird als Sperrichtung bezeichnet.

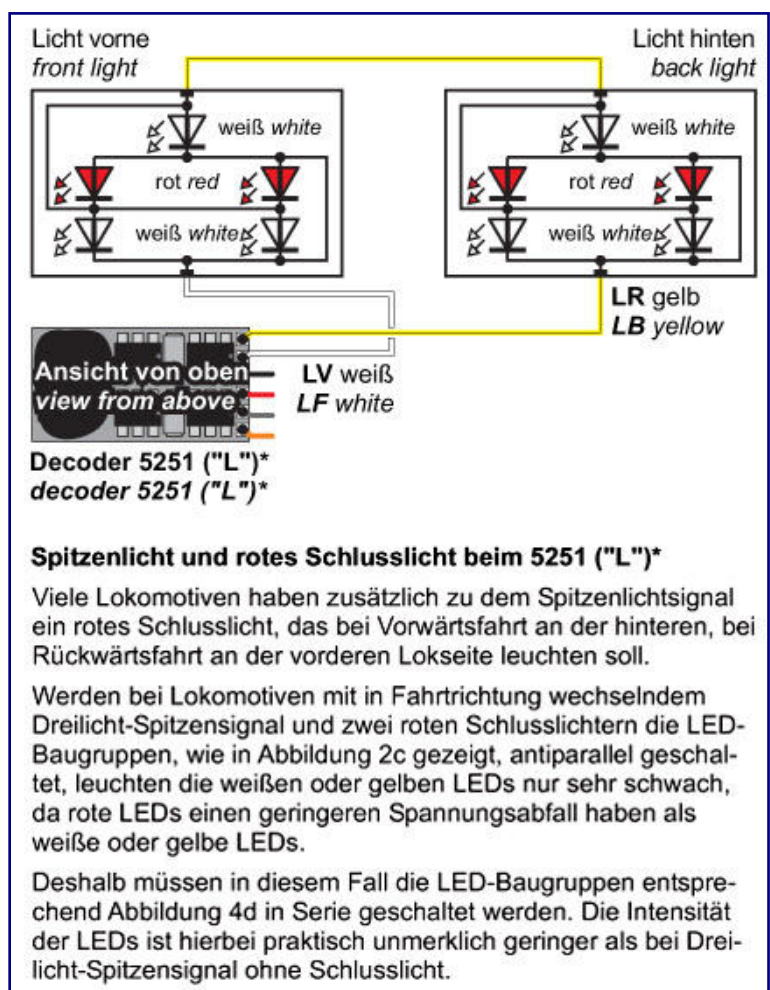
Diesen Effekt hat Götz Guddas genutzt, um je nach Fahrtrichtung später nur jeweils die weiße oder rote Leuchtdiode zu versorgen. Mit Wechsel der Fahrtrichtung werden Plus- und Minuspol durch den Decoder getauscht und so schaltet dann das Licht um.

Insgesamt sind sechs Stirnlichter (je Fahrzeugende drei) zu beleuchten. Da die oberen Leuchten nicht ins Schlusslicht einbezogen sind, waren insgesamt vier Exemplare wie beschrieben zu fertigen. Bei den beiden oberen genügt die Ausrüstung mit jeweils einer weißen LED.

Knifflig drohte das passgenaue Einsetzen in den Schienenbus zu werden, weil ja noch Verdrahtungsarbeiten zu erledigen sind. Im Gehäuseinneren wäre Arbeiten auf engstem Raum angesagt, bei der vorherigen Montage musste aber auch alles genau passen. Daher entschied sich unser Konstrukteur für das Arbeiten mit einer Schablone.

Diese entstand aus einem Holzklötzchen, in dem passend zur Position der Stirnleuchten am Gehäuse drei Löcher gebohrt wurden. Sie halfen zum einen beim Positionieren der Lichtleiter und führen zum anderen auch zu einer sicheren Fixierung für die als nächstes anstehenden Lötarbeiten. Dieses Hilfswerkzeug macht das Verdrahten zu einer relativ entspannten Tätigkeit und vermindert die Risiken eines Hitzeschadens an den Leuchtdioden durch zu langes Einwirken der Lötspitze.

Rote LED haben einen geringeren Spannungsabfall als weiße. Im Falle der Stirnbeleuchtung würde das bei antiparalleler Schaltung der Leuchtdioden bedeuten, dass die roten deutlich sichtbar Licht abgeben, während die weißen kaum sichtbar nur leicht glimmen. Viessmann rät dazu, diesem Problem durch eine serielle Schaltung zu begegnen. Wie die fertige Beleuchtungsausrüstung in diesem Fall an den Decoder anzuschließen ist, lässt sich der Anleitung (siehe Schaltzeichnung) entnehmen.



Zu loben ist die Anleitung von Viessmann, die auf das Problem des Spannungsabfalls bei antiparalleler Schaltung roter und weißer LED verweist. Daher wird eine serielle Schaltung empfohlen. Zeichnung und Anleitungstext: Viessmann Modellspielwaren GmbH

Jeder wird sein „Steckenpferd“ haben, welchem Anbieter er den persönlichen Vorzug gibt. Götz Guddas hat sich letztendlich für Viessmann entschieden und führt die immer wiederkehrenden Schritte einer Digitalisierung längst aus dem Effeff aus. Trotzdem führt auch er vor dem endgültigen Einbau ins Modell immer noch einen Funktionstest durch.

Sobald dieser mit Erfolg absolviert wurde, also je nach vorgegebener Fahrtrichtung jeweils vorn drei weiße Lichter und hinten zwei Schlussleuchten zu sehen sind, konnte es weiter gehen. Nun wurden die Streben der Lichtleiter satt mit schwarzer Farbe abgedeckt, damit außerhalb der Laternen kein Licht austreten kann, was sonst störend auf den Betrachter wirken würde.



Ist der Einbau erfolgreich absolviert, erfolgt eine Funktionskontrolle: Leuchten Innenbeleuchtung und Stirnlichter sauber? Tritt nirgendwo Licht an unerwünschter Stelle aus? Anderenfalls wären Nacharbeiten am Steuerwagen angesagt.

Ist dann alles dunkel, wo kein Licht zu sehen sein soll, dürfen die Lichtleiter von innen durch die Lampennachbildungen des Schienenbusgehäuses geführt werden. Überstehende Enden werden mit einem Seitenschneider oder Nagelschere gekürzt. Anschließend rundet man die Nachbildungen der Laternengläser durch behutsames Feilen ab. Grundsätzlich ließe sich das auch durch Anwärmen mit dem Feuerzeug oder mit der Lötspitze erreichen, die in die Nähe des Endes gehalten, diesen anschmelzen und danach in abgerundeter Form wieder erstarren lassen.

Zu bedenken ist aber, dass sich in unserem Beispiel auch das Gehäuse miterwärmen könnte und nach dem gleichen

Wirkungsprinzip unerwünschte Verformungen annehmen könnte. Ziel dieses Schrittes ist es, die Austrittsfläche des Lichts zu vergrößern und einen Streueffekt zu erreichen. Besonders beim roten Schlusslicht macht sich das angenehm bemerkbar, weil es sonst meist zu grell strahlt.

Nun war es an der Zeit, auch die Innenbeleuchtung des Beiwagens anzupassen. Dafür fertigte Götz kleine, selbstgebaute Beleuchtungseinsätze, die auf 4 mm breiten Leiterplatten basieren. Diese Streifen waren gleichmäßig für die 4 LED pro Wagen einzuteilen, bevor mit dem Dremel-Multifunktionswerkzeug die Kupferbeschichtung quer durchtrennt werden konnte.

Über jede so entstandene Trennstelle wurde eine gelbe LED der Baugröße 0804 in Reihenschaltung gelötet und am Ende zusätzlich ein Widerstand von 560 Ohm. Nicht vergessen werden dürfen anschließend ausreichend Kabel zur Verbindung mit der Stromquelle. Angeschlossen wird die Innenbeleuchtung in unserem Beispiel übrigens nicht über den Decoder. Damit arbeitet sie nach Fertigstellen im Dauerbetrieb.

Die fertige Beleuchtungseinheit klebt man am besten mit Spiegelband unter das Dach des Gehäuses. So lässt sich eine fast perfekte Wirkung auf den Betrachter erzielen. Das gelbe Licht kommt weitaus näher an alte Glühlampenbeleuchtungen als weiße LED, die eher Leuchtstoffröhren wiedergeben

würden. Wichtig ist auch, dass die Lichtquelle oben sitzt und ihr Licht nach unten abgibt. Was hier nebensächlich erscheinen mag, ist in seiner Wirkung nicht zu verachten!

Damit ist es an der Zeit, die Kabel des Beleuchtungseinsatzes an die Radkontakte (Radschleifer) anzulöten und so für eine dauerhafte Stromquelle zu sorgen. Mit diesem Schritt ist die Um- und Aufrüstung der Beleuchtung beendet und der Schienenbus komplett digitalisiert. Um ihn reif für das moderne Modellbahnzeitalter zu machen, soll er jedoch auch äußerlich auf die Höhe der Zeit gebracht werden.

Was nützen sonst gute, innere Werte? Dafür musste zunächst das Interesse des Betrachters geweckt werden. Der Austausch der Kupplungen zwischen Motor- und Steuerwagen waren bereits ein guter Anfang, doch zu den Außenseiten stört die offene Schürze ebenso wie die großen „Hummerscheren“, die den Blick aufs Filigrane versperren. Daher lautet das Ziel, die Schürzen zu schließen und die Märklin-Kupplungen gegen filigrane Detailkupplungen auszutauschen.



Wir verzichten mit diesem Schritt auf die Funktionsfähigkeit der Kupplungen, weil wir im Modell die Mitnahme eines gedeckten Güterwagens für entbehrlich halten und unsere Prioritäten auf mehr Vorbildnähe richteten. Fündig wurden wir für dieses Projekt in den Sortimenten von Heckl Kleinserien und Kuswa.

Bei diesem Musterumbau funktionierte auch die rote Schlussbeleuchtung auf Antrieb. Gut machen sich auch die nachgefeilten Puffer, die den rechteckigen Vorbildern gleich viel näher kommen. Abgerundet wird dieser Eindruck durch die geätzten Uerdingen-Rautenschilder von Kuswa.

Heckl Kleinserien aus Bochum bietet seit einigen Jahren Detailkupplungen als Neusilber-Ätzbogen an. Der Kupplungshaken entsteht durch Falten eines vorbereiteten Blechstücks. Der Schwierigkeitsgrad ist als durchschnittlich zu bewerten, vergessen werden soll aber nicht der Hinweis auf die äußerst filigranen und kleinen Teile. Deshalb empfehlen sich Klemmpinzette zum Halten und eine Standlupe – zu finden etwa an einer „dritten Hand“ - beim Positionieren.

Für den Schienenbus brauchen wir an jeder Fahrzeugseite eine Kupplung, vier Bremsschläuche (nur aus dem Bogen auszutrennen) und eine elektrische Leitung. Die Stromleitungen sind nach Austrennen aus dem Bogen durch Faltechnik in Form zu bringen. Eine entsprechende Anleitung mit erläuternder Zeichnung liegt dem Bausatz bei.

Zu vernachlässigen ist im Modell die im Vorbildartikel der letzten Ausgabe beschriebene Tatsache, dass Schienenbusse nur vereinfachte, leichtere Kupplungen besaßen. Heckl hat in seinem Bausatz erwartungsgemäß eine vollwertige Kupplung für schwerere Eisenbahnfahrzeuge nachgebildet. Der

Unterschied ist bei einem Modell der Spurweite Z mit dem Auge nicht mehr wahrzunehmen, so dass dem geneigten Vorbildfreund im Modell keine Kompromisse zugemutet werden.

Bereits im Bogen werden alle Kupplungsteile matt schwarz (z.B. Revell 8) lackiert. Die Ventilhebel der Bremsschläuche werden nach dem Trocknen matt feuerrot (z.B. Revell 36) abgesetzt. Nach dem Einbau am Modell wäre dieser Schritt deutlich schwieriger geworden. Vor der Montage waren jetzt noch Arbeiten am Fahrzeugkasten des Schienenbusses erforderlich, denn eine vorbildgerechte Einbaustelle für die Kupplungsteile war am Märklin-Modell gar nicht vorgesehen.



Besonders stark verändert haben sich die Außenseiten der Schienenbusgarnitur: Neben den Änderungen an den Puffern und den geätzten Firmenschildern sind dafür die geschlossenen Frontschürzen verantwortlich und die zugerüsteten Kupplungen, Bremsschläuche und Leitungsverbindungen von Heckl Kleinserien verantwortlich. Einzig die Steckdose neben der unteren Lampe fehlt noch.

Dort befindet sich nämlich noch der Ausschnitt für die Systemkupplung und auf der rechten Fahrzeugseite davon, an der Kante zwischen Schürze und Kupplungsausschnitt, ein mysteriöser „Nippel“, dessen Funktion am Modell nicht zu erklären ist. Um dem Vorbild näher zu kommen, war dieses Teil daher zunächst zu entfernen. Sinnvoll und schnell lässt sich dieser Schritt mit einem scharfen Bastelmesser oder einem Skalpell absolvieren.

Die Schürzen des Schienenbusses lassen sich danach leicht mit dünnen Streifen aus Polystyrol verschließen. Zu empfehlen sind dünne Platten mit 0,5 mm Stärke

aus dem Sortiment von Plastruct oder Evergreen (erhältlich im guten Modellbaufachhandel), aus denen sich passende Stücke zurechtschneiden lassen. Unter geringer Wärmezufuhr durch einen Fön lassen sie sich auch rund um die rechte Fahrzeugkante biegen, schließlich war auch die mit dem Messer bearbeitete Stelle sauber zu verschließen.

Selbstverständlich blieben diese Arbeiten nicht frei von kleinen, aber sichtbaren Fugen. Verschließen ließen sie sich am besten mit Modellbauspachtel, wie er von Revell oder Mr Putty angeboten wird. Zum Auftragen empfiehlt sich wieder die Spitze des bereits eingesetzten Bastelmessers oder eines kleinen Spachtels, sofern ein solcher zur Verfügung steht.

Zu beachten ist bei dieser Tätigkeit, dass stets nur winzige Mengen zum Einsatz kommen, denn die Spachtelmasse beginnt sehr schnell zu trocknen und könnte aufgrund der enthaltenen Lösungsmittel sonst auch den Kunststoff des Modellgehäuses angreifen. Nach Beenden der Arbeiten und dem völligen Durchtrocknen des Spachtels wurde die Oberfläche mit feinem Schleifpapier geglättet und so für einen Farbauftrag vorbereitet.

Trainini® – Ausgabe 39

Praxismagazin für Spurweite Z

Wenn die Arbeiten sauber und präzise erfolgten, genügt ein farbloches Nacharbeiten der eben geschlossenen Schürzenabschnitte durch seidenmatten, schwarzen Lack (z.B. Revell 302). Sollte auch roter Lack erforderlich sein, verweisen wir noch einmal auf die Bezugsquellen für RAL-Farbtöne, die wir in den vorausgegangenen Ausgaben von **Trainini®** (Kurzmeldungen) aufgeführt haben.

Wer roten Lack bestellen muss oder mag, der kann gleich eine weitere, kleinere Verbesserung vornehmen: Die Rauten des Uerdinger Fabriksschildes trugen nur diejenigen Schienenbusse, die im Werk der entwickelnden Gesellschaft selbst hergestellt wurden. Solche aus der Produktion anderer Fabriken trugen sie nicht. Kuswa bietet filigran geätzte und maßstäbliche Fabriksschilder für die Spurweite Z an.

Leider wurden die Neusilberschilder schwarz hinterlegt, doch die DB-Fahrzeuge trugen nach den uns bekannten Vorbildern ausschließlich oder überwiegend rot hinterlegte Rauten. Die schwarzen Schilder, in einem bekannten Fall sogar aus Messing gefertigt, waren eher an Schienenbussen privater Bahnen zu finden. Um die Kuswa-Schilder anzupassen, muss zunächst der schwarze Lack mit Nitroverdünnung entfernt werden, bevor das Schild dünn in rot überlackiert wird.

Nach dem Durchtrocknen der neuen Lackschicht wird das Schild, flach auf der ebenen Arbeitsfläche liegend, vorsichtig mit feinem Schleifpapier (empfohlen: Körnung 1.000) abgeschliffen, bis die erhabenen Konturen wieder silbrig glänzend zum Vorschein kommen. Anschließend versiegelt eine dünne Schicht Klarlack aus dem Spritzgriffel das Schildchen und schützt es vor Anlaufen.



Die Arbeiten sind abgeschlossen, die Probefahrten wollen nicht enden. Gerade bei Dunkelheit kommt die neue Innen-, Stirn- und Schlussbeleuchtung voll zur Geltung. Wer würde jetzt noch ahnen, wie viele Jahre Märklins Schienenbusform auf dem Buckel hat?

Nun sind wir an dem Punkt angelangt, an dem Detailkupplung und Raute am Modell angesetzt werden können und den Umbau nahezu vollenden. Für die Kupplungsteile sind mit dem Handbohrer zunächst noch passende Öffnungen zu schaffen. Die von Heckl beigelegte Anleitung erläutert dies. Geklebt werden alle genannten Teile mit dem bewährten Uhu Sekundenkleber Strong & Safe, der noch für einige Sekunden Korrekturen erlaubt.

Schließlich fiel Götz Guddas noch auf, dass die Schienenbusse im Original rechteckige Puffer trugen, im Modell aber runde. Sie ließen sich aber abziehen und mit einer Feile oben und unten abflachen. Das

Verhältnis der Höhe zur Breite ist 7 zu 9, was 1,2 und 1,55 mm am Modell entspricht. Trainini hat aber auch noch einen anderen Tipp parat, denn die runden Puffer sind bei Märklin eh etwas zu klein geraten.

Wir empfehlen die rechteckigen (und größeren) Puffer der schweizerischen Re 460 und Ae 6/6 (Ersatzteilnummer 761 510). Das Anpassen beschränkt sich hierbei auf vorsichtiges Abrunden der Pufferkanten und Verjüngen des Schafts zur Steckmontage im Gehäuse des Schienenbusses.

Aber gleich, für welchen der beiden Vorschläge sich unsere Leserinnen und Leser beim Nachbau auch entscheiden mögen: Unser Modell ist nun fertig und freut sich auf den ersten Anlageneinsatz! Endlich haben wir ein modernes und den heutigen Anforderungen ans Hobby entsprechendes Modell dieses beliebten Fahrzeugs, das über 50 Jahren nicht nur Deutschlands Nebenstrecken stark geprägt hat. Deshalb nun viel Spaß mit ihrem Modell!

Alle Modellfotos: Götz Guddas

Schienenbus-Basisfahrzeuge:

<http://www.maerklin.de>

<http://www.conrad.de>

Uerdingen-Firmenschilder und Fahrzeuganschriften:

<http://www.kuswa.de>

Detailkupplungen:

<http://www.heckl-kleinserien.de>

Decoderanbieter (zu diesem Bericht):

<http://www.viessmann-modell.com>

Vorkonfektionierte LED und Beleuchtungseinsätze:

<http://www.z-hightech.de>

Veranstaltungshinweis

Unterstützt von Trainini Praxismagazin für Spurweite Z

Z Club 92 ~ Z-Friends Europe ~ IG Spur Z
Z-Club International ~ Z-Club Great Britain



unter den Ausstellern u.a. Märklin, Kibri & Vollmer

16. Internationales Z-Treffen

15. und 16. November 2008
Sindelfingen bei Stuttgart

SÜTEX-Haus, Eschenbrunnlestr. 12-14 / Sa 12-18, So 11-16 Uhr

... und jeder kann ausstellen (auch nur 1 Tag!)

Weltweit größtes Treffen der Spur Z-mini-club-Freunde mit Teilnehmern aus 8 Ländern:
Über 100 Anlagen und Schaustücke in der Baugröße Z (1:220) und Z-Sammlungen
sowie ganz aktuell alles über die neue Spur T aus Japan (1:450 = Halb-Z),
Direktverkauf von Z-Kleinserien-Herstellern, Verkauf von Modellbahn-Gebrauchtware.

Info-Anfragen zu Programm, Anfahrt, Teilnahme und Teilnehmer über
z-treffen@t-online.de oder 0711-23 23 53

Volltreffer mit der Baureihe 189?

Ausgezeichnete Märklin-Lok

Die „Siemens ES 64 F4“, besser bekannt als Re 474 der SBB Cargo oder Baureihe 189 der Deutschen Bahn AG, ist eines der letzten Modelle moderner Vorbilder, die im Sortiment von Märklin noch fehlten. Nachdem Ende August die Auslieferung dieser Lokneuheiten begann, wollten wir auch mal genauer hinschauen, was uns da geboten wird. Welchen Eindruck macht das Modell im Test und was steckt unter seinem „Hütchen“?

Das Vorbild der heute vorgestellten Lokomotive ist mit dem EuroSprinter (Baureihe 127), den die Freunde der Spur Z noch bestens aus den neunziger Jahren kennen, verwandt und aus diesem entwickelt worden. Für alle vier in Europa vorzufindenden Stromsysteme sollte sie geeignet sein und durch bestimmte Länderbahnbausteine individuell an alle Sicherungssysteme der europäischen Bahnen angepasst werden können.



Die ES 64 F4, bei der DB als 189 eingereiht, war eine der letzten, modernen Elektroloks, die im Programm von Märklin noch fehlten. Sie erlaubt verschiedene Farbvarianten für die Zukunft.

Das erforderte auch Anpassungen in der äußeren Gestaltung: So erscheint das Vorbild deutlich schlanker und länger als die übrigen Vertreter dieser modernen Lokfamilie. Dies ist dem Lichtraumprofil geschuldet, das sich am geringsten der zu befahrenden Länder orientieren musste. So wurde das Dach stärker eingezogen und in Verbindung mit der Montage der Stromabnehmer sichtbar an Höhe gespart.

Aber auch im Inneren stecken beeindruckende Werte. Der Tatzlagerantrieb gehört nicht dazu, er ist ein alter Bekannter des Lokomotivbaus und wurde schon vor dem 2. Weltkrieg verwendet. Sehr wohl hingegen gehört die ausgefeilte LED-Beleuchtung dazu, mit der sich jede in Europa vorkommende Beleuchtungsanordnung exakt einstellen und wiedergeben lässt – ein Merkmal, das eine analoge Spur-Z-Lokomotive freilich nicht aufweisen kann.

Stand der Technik sind auch eine elektrische Bremse und Scheibenbremsen an der 189. Sie sind wegen der relativ geringen Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h aber als Radscheibenbremsen ausgeführt und nicht wie bei schnelleren Lokomotiven und Triebzügen wie ICE 3 und „Taurus“ auf innen liegenden Bremswellen.

Spannend erscheint der Weg des aus der Oberleitung entnommenen Stroms: Wechselstrom wird transformiert und zunächst in Gleichstrom umgewandelt. In den Gleichstromnetzen entfällt dieser Schritt natürlich. Bevor er an die Fahrmotoren weitergegeben wird, wird er in der Lok noch in der Drehstrom umgewandelt – ein seit 1979 mit dem Bau der Baureihe 120 etablierter Schritt.

Der Loktyp wird seit 2003 gebaut und ist heute bei mehreren Staats- und Privatbahnen im Einsatz. Neben der Railion Deutschland AG (Deutsche Bahn) und der SBB Cargo sind das vor allem Siemens Dispolok und MRCE Dispolok GmbH, an die Siemens sein Tochterunternehmen vor kurzem verkauft

hat. Allein bei MRCE stehen nun 45 Maschinen im Einsatz. Sogar in Schweden und Italien ist der Bautyp im Einsatz.

Sind die Elektrolokomotiven auch überwiegend im Güterverkehr anzutreffen, so kamen sie besonders bei den Verleihfirmen in der Vergangenheit und Gegenwart auch vor Personenzügen, darunter Nachtfernzüge zum Einsatz. Ein Exemplar aus dem Bestand der ehemaligen Siemens Dispolok GmbH mit Sonder-Seitenfarben kann auch heute täglich in Düsseldorf Hbf bestaunt werden. Andere Exemplare gelangen bis nach Frankreich und fahren demnächst auch in Polen.

Für das Modell verspricht das zahlreiche, interessante Varianten und damit leiten wir zu den Ergebnissen rund um die kleine Nachbildung über: Sofort begeisterte uns die gelungene Umsetzung in ein Modell mit vielen, sehr plastisch wirkenden Details und einer gelungenen Bedruckung wie auch Lackierung.

Daten zu Vorbild und Modell der Baureihe 189 (Siemens ES 64 F4)

	Vorbild	1:220	Modell 88191
Länge über Puffer	19.580 mm	89,0 mm	87,2 mm
Höhe (über alles)	n. bek.	----	22,8 mm
- bis Dachkante	n. bek.	---	18,9 mm
Breite	3.000 mm	13,6 mm	14,3 mm
Achsfolge	Bo' Bo'	----	B' B'
Drehgestell-achsstand	2.900 mm	13,2 mm	12,6 mm
Drehzapfen-Abstand	9.900 mm	45,0 mm	45,8 mm
Antrieb	Tatzlager	----	Zahnräder / Schnecke
Gewicht	87 t	----	31 g
Ø Treibräder	1.250 mm	5,7 mm	5,0 mm
Anzahl Motoren	4	----	1
Dauerleistung	6.400 kW	----	----
Anfahrzugkraft	300 kN	----	----
Vmax	140 km/h	----	----

* bei 15 kV/ 25 kV~; sonst 6.000 kW (3 kV =) oder 4.200 kW (1,5 kV=)

Markant für das Vorbild der 189 009-4 in Diensten der Deutschen Bahn AG ist, wie bereits beschrieben wurde, die recht geringe Bauhöhe, die dem Vorbild eine schlanke Optik verleiht. Dies fällt vor allem im direkten Vergleich mit der Reihe 145 / 146, aber auch gegenüber der Baureihe 185 / Re 482 und dem Taurus auf. Nur trifft dies leider nicht für das Modell zu: Es ist sogar etwas höher als seine Zeitgenossen.



Besonders gelungen ist die Dachpartie des Modells: Zwischen den Dachleitungen fällt die Dachschraube nicht gleich auf, die vier Pantographen haben rot lackierte Unterscheren. Damit macht Märklin in der Detailwiedergabe einen großen Schritt nach vorn.

Dieser Fehler soll erwähnt, aber nicht übermäßig betont werden, denn der Gesamteindruck des Modells wirkt stimmig. Sowohl die Front, die Seitenwände mit ihren markanten Sicken als auch die Dachpartie sind in allen wichtigen Merkmalen korrekt wiedergegeben worden. Auch bei der Einhaltung der Vorbildmaße leistet sich Märklin mit der Baureihe 189 keine entscheidenden Schwächen.

Der am besten umgesetzte Teil des Modells ist zweifelsohne seine Dachpartie: Das Vorbild trägt für das Fahren unter den verschiedenen Stromsystemen vier Pantographen. Im Modell sind zwar alle vier vollkommen identisch, aber die – teilweise eh geringen - Unterschiede sind beim Vorbild, das stets nur einen angelegt hat, auch nicht ohne weiteres zu erkennen.

Guten Willen hat Märklin auch hier bewiesen und eine Neuerung eingeführt, mit der sich hier punkten lässt: Haben wir bei der E 50 noch vergeblich auf rote Stromabnehmer gewartet, wurden wir mit der BR 189 überrascht! Wie beim Vorbild ist die Unterschere aller vier Exemplare rot wiedergegeben worden, während deren oberer Teil glänzend vernickelt ist.

Zusammen mit der umfangreichen Dachausrüstung, die Leitungen für alle verschiedenen Spannungen berücksichtigt, jedoch auch vorzeitig endende Leitungen und damit leere Isolatoren zeigt, erhält Märklin hier sprichwörtlich noch die volle Punktzahl. Durch den ausgeprägten „Dachgarten“ fällt endlich auch die Umstellschraube nicht gleich störend auf – vergleichbares wünschen wir uns auch von anderen Modellen!

Lackierung und Bedruckung sind traditionell Stärken von Märklin: So ist die verkehrsrote Lackierung auch bei diesem Modell wieder tadellos und ohne jeden Staubeinschluss. Die grauen Partien des Rahmens und Daches sind trennscharf und vollständig deckend abgesetzt. Und auch die

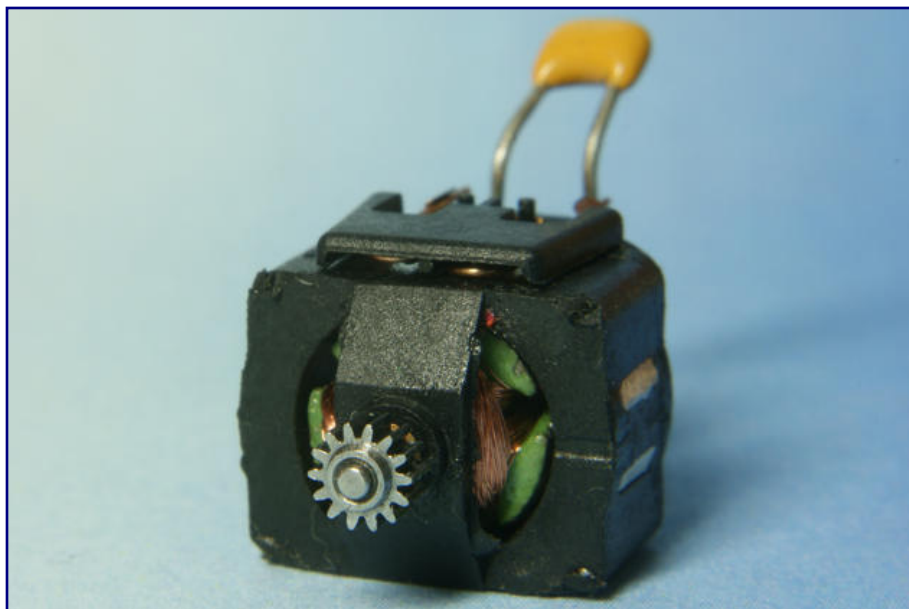
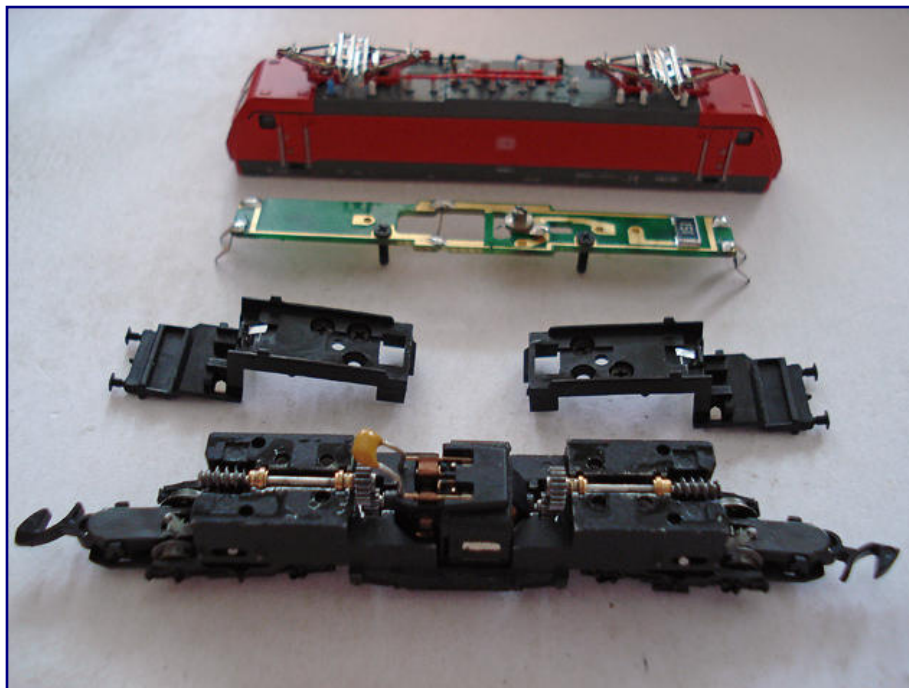


Bild oben:
Unter dem Gehäuse findet sich ein bekanntes Fahrwerk, das maßvoll geschmiert wurde. Ungewöhnlich für Märklin sind nur die dieses Mal verwendeten Kreuzschlitzschrauben.

Unten:
Der Fünfpolmotor wurde modifiziert. Bei diesem Exemplar wurden aus noch unbekanntem Grund zwei Anker gemeinsam durchgewickelt, wie in der Makroaufnahme rechts neben dem Schild zu sehen ist. Außerdem wirken die Wicklungen im Gegensatz zu älteren Fünfpolern etwas unordentlich.

Bedruckung ist vollständig sowie in den richtigen Schrifttypen lupenlesbar gedruckt. Liefert Märklin also endlich wieder mal ein Modell, das über jeden Zweifel erhaben ist?

Wir setzen unsere Betrachtung am Fahrwerk fort und kommen dann anschließend zum Blick auf den Antrieb. Technisch basiert die Lok auf dem Fahrwerk des Taurus, das sie mit allen Vertretern moderner



Elektrofahrzeuge im Miniclub-Sortiment teilt. Wünschenswert wäre nur die Nachbildung der außen auf den Radflächen aufliegenden Bremsscheiben gewesen, denn blank geschliffen fallen sie beim Vorbild als wesentliche Merkmale durchaus auf. Beheben lässt sich dieses kleine Manko aber mittels eines Zurüstsatzes von ZettZeit.

Der Blick auf das Fahrwerk lässt vermuten, dass Zulieferer oder Produktionsort geändert wurden: Die Platine prägt ein sattes Grün, statt Schlitzkommen nun Kreuzschlitzschrauben zum Einsatz. Auch der 5-Pol-Motor ist ein anderer als zuvor. Da Märklin keine Änderungen angekündigt hatte, wollten wir dort mal genauer hinschauen.



Im direkten Vergleich zu seinen Vorgängern fallen Unterschiede am Anker und an den Wicklungen auf. Die Verarbeitung macht leider den Eindruck, ungenauer als früher zu sein, da die Teile unter der Lupe nicht mehr so fein und gratfrei wirken. Die Wicklungen wirken sogar etwas ungeordnet, was böse Vorahnungen nährte. Beim Drehen mit der Hand war nämlich festzustellen, dass zwei der fünf Pole gemeinsam statt separat gewickelt waren.

Überzeugend wirkt im Dunkeln die Wiedergabe der runden Leuchten hinter dem gemeinsamen, rechteckigen Deckglas. Das Stirnlicht scheint sogar die Fernfahrlichter korrekt zu berücksichtigen. Diese Eigenschaften können überzeugen!

Handelt es sich in Wahrheit also nur um einen Vier- statt Fünfpoler, der womöglich un-

rund läuft? Eine Rückfrage bei Märklin ergab, dass tatsächlich ein „modifizierter Fünfpoler“ verbaut wurde. Unser Qualitätseindruck überraschte allerdings und führte daher zu eigenen Untersuchungen und Proben.

Schnell ging es an den Zusammenbau zwecks Probefahrt. Wie die Vergleichslok mit herkömmlichem Motor fährt die Baureihe 189 langsam bei ca. 2,3 V Spannung an. Die geringste Dauergeschwindigkeit am Märklin-Trafo kann bei beiden Modellen bei 2,4 V eingeregelt werden. Zu beobachten ist allerdings, dass die mit dem alten Fünfpoler ausgerüstete Lok gleichmäßiger und sanfter fährt.

Bei Langsamfahrt konnte also nichts hinzugewonnen werden, was in unserer Spurweite bedenklich bleiben muss. Allerdings wird niemand mit einer schweren Güterzuglok rangieren wollen. Wie sieht es also mit der Endgeschwindigkeit aus? Im direkten Vergleich fällt diese deutlich geringer aus, was zu einem Pluspunkt in der Gesamtwertung führt, denn seit der Umstellung vom Drei- auf den Fünfpolmotor (bei unveränderten Getrieben) haben Märklin-Modelle leider zu deutlich an Geschwindigkeit zugelegt.

Etwas störend zeigten sich die Fahrgeräusche des Modells 88191. Dies war lauter als von den Schwesterlokomotiven auf gleichem Fahrwerk und wirkte etwas kreischend. Eine derart laute, im Ton aber abweichende Geräuschkulisse kannten wir bisher nur von den Modellen des „Schweizer Krokodils“, das treffend auch als „Kaffeemühle“ bezeichnet wird.



Eine gute Figur macht die Baureihe 189 in DB-Ausführung auch auf der Anlage. Zu ihr passt u. a. das neue Hoyer-Güterwagenset, mit dessen Vorbildern die Lok auch auf der Gotthard-Strecke zu sehen ist. Dieses rundum gelungene Modell zeichnet die Trainini-Redaktion mit dem Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2008“ für die Kategorie Lokomotiven aus.

Je weiter die Trafospannung erhöht wurde, desto mehr drang aber noch ein weiteres Geräusch in unsere Ohren. Es klang wie das ängstliche Quietschen einer Maus, die von einer Katze bedrängt wird. Jedes Mal, wenn es auftrat, ging die Fahrgeschwindigkeit des Modells deutlich zurück. Damit stellte sich die Frage nach dessen Ursache. Bevor jedoch durch erneutes Zerlegen diese gefunden werden konnte, verschwand es dann nach einer Fahrtzeit von etwa 5 Minuten. Wir vermuten daher einen Grat an einem Getriebebauteil, der sich erst abschleifen musste.

Eine auffällige Erwärmung von Motor oder Fahrgestell war nicht messbar. Das quietschende Geräusch konnte aber auch nach einer Betriebspause von zwei Tagen nicht mehr nachgestellt werden. Daher werten wir diese Feststellung auch nicht als Mangel am Modell. Wenig auffällig war die Zugkraft der Mehrsystemlok. Bei einem Gewicht von 31 g – etwa der Durchschnittswert für vierachsige Modelle mit Kunststoffgehäuse – darf man halt auch keine Wunder erwarten.

Etwas steigern ließe sie sich mittels Haftreifen, aber für den typischen Anlagenbetrieb ohne Steigungen reicht sie vollkommen aus. Natürlich nimmt sie mit engen Radien und übermäßigen Steigungen ab,

aber im Testzyklus hatte das Modell selbst im Industriekreisradius 8510 mit zehn sechsachsigen Schwerlastwagen (Art.-Nr. 81352) keine Probleme.

Abschließen möchten wir diesen Test mit dem Prüfen der Stirnlichter: Wie schon vom „Taurus“ und den anderen Loks auf gleichem Fahrwerk bekannt, erhielt auch die Baureihe 189 eine Ausrüstung mit SMD-LED. Sie gewährleisten eine gut sichtbare und gleichmäßige Beleuchtung auch schon bei geringer Fahrspannung. Selbstverständlich wechseln diese Stirnlichter auch hier fahrtrichtungsabhängig mit roten Schlussleuchten.

Deren Rot erscheint für unseren Geschmack etwas zu grell – ein typisches Phänomen roter Leuchtdioden. Die Stirnbeleuchtung ist leider wieder gelb statt weiß – womit Verbesserungspotenzial für die Zukunft bleibt. Trotzdem kann die 189 in dieser Disziplin noch mal punkten: In den unteren Lampennachbildungen hat Märklin auch die beiden runden Leuchten des Vorbilds wiedergegeben, die nur unter einem gemeinsamen, rechteckigen Deckglas sitzen.

Damit leuchten zwar rechts und links nun gleich je zwei Schlussleuchten, aber das Stirnlicht bietet dadurch eine völlig neue Option. Die beiden inneren Nachbildungen sind nämlich stärker wahrzunehmen als die übrigen drei und bilden so die Fernfahrlichter der Vorbildlokomotiven nach – eine Innovation, die wir ausdrücklich würdigen möchten.

Alle Punkte zusammengefasst ergibt sich daraus in der Gesamtbewertung ein hervorragend gelungenes Modell. Märklin hat mit der Baureihe 189 also nicht nur ein wichtiges Modell für die Freunde der Epoche 5 geschaffen, sondern dabei auch sehr gut die Hausaufgaben erledigt. Diese Lokomotive ist aus unserer Sicht auf jeden Fall ihren Preis wert.

Zwar bleiben immer noch einige Punkte für die Zukunft offen, darunter das Umstellen der Produktion auf rein- bzw. warmweiße LED für die Stirnlichter und ein Verzicht auf die durchs Dach reichende Umstellschraube, aber dies kann die Freude am Modell hier nur wenig trüben. Der Motor verdient noch mal eine Überarbeitung, wobei die geringere Endgeschwindigkeit positiv aufgenommen wurde.

An der gut proportionierten und maßstäblich gut umgesetzten 189 haben uns neben Bedruckung und Lackierung vor allem die Dachausrüstung und Nachbildung der unteren Stirnlichter sehr beeindruckt. Insgesamt verdient sie aus Sicht der Redaktion daher zu Recht das Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2008“ für die Kategorie Lokomotiven.

Einzig die Rh 1044 der ÖBB, nachgebildet von SMZ, hätte ihr wohl in die Quere kommen können, doch leider ist der Redaktion in diesem Fall mangels Serienmuster keine konkrete Bewertung möglich. So ist das Rennen für Märklin auf jeden Fall glücklich ausgegangen.



• Lokomotivmodell der Baureihe 189:
• <http://www.maerklin.de>
• Brems Scheibenzurüstsatz:
• <http://www.zettzeit.ch>
• <http://www.kuswa.de> (angekündigt)

Lesertest im Auftrag der Redaktion

Gut gefahren mit Freudenreich

Als üppig lässt sich Wagenangebot in der Nenngröße Z für den Bereich der offenen Wagen nach dem Vorbild europäischer Bahnverwaltungen längst nicht bezeichnen. FR aus Sanitz bereichert das Angebot seit Anfang Oktober mit einer Spezialbauart: dem Hubkippwagen Fs-u der Schweizerischen Bundesbahn. Die Trainini-Redaktion bekam ihn bereits zu sehen und durfte ihn testen.

Als große Überraschung entpuppte sich das Paket, welches Ende September aus Mecklenburg-Vorpommern eintraf. Freudenreich Feinwerktechnik darf zweifelsfrei als Premiumhersteller für unsere Spurweite bezeichnet werden, weshalb die Messlatte hoch lag. Trotzdem reichte der Inhalt für eine große Überraschung bei Redakteur Bernd Knauf.

Keine Frage, dass ein solches Modell im angemessenen Umfeld ausprobiert und fotografiert werden muss. Dafür kam natürlich nur ein Schweiz-Freund und Kenner des Angebots in Frage. So fiel Leser Jürgen Tuschick vom Mainzer Stammtisch ZIST55 die Rolle zu, diese Neuheit nach den Vorgaben der Redaktion zu testen und zu bewerten.

Das Gesamtfazit lautete schnell: Hier liegen schöne Modelle vor, die sauber gefertigt wurden. Obwohl sie als Handarbeitsprodukte in einem Preissegment oberhalb der Märklin-Großserie angesiedelt sind (und sein müssen), besteht kein Zweifel daran, dass sie dieses Geld wert sind. Unter Berücksichtigung des übrigen Marktangebots führte das Gesamturteil daher auch hier zum Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2008“ für die Kategorie Wagen.



Gut gesichert liegen die Hubkippwagen von Freudenreich Feinwerktechnik in ihrer Verpackung. Bereits auf den ersten Blick vermitteln sie den Eindruck bestens durchgestalteter Modelle.

Das erscheint keinesfalls selbstverständlich, denn auch bei Micro-Trains und AZL gab es äußerst ansprechende Modelle und selbst bei Freudenreich waren diese Wagen nicht konkurrenzlos. Da der Kleinviehwagen „Altona“ von Heckl Kleinserien vermutlich erst 2009 die Mehrheit der Vorbesteller erreichen kann, wurde er hier nicht mitberücksichtigt und wird sich der Konkurrenz 2009 stellen müssen.

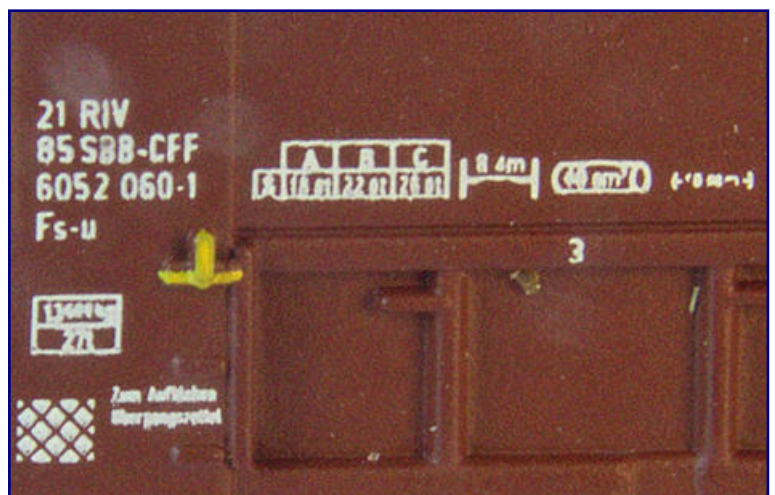
Doch welche Punkte sind es, die den schweizerischen Hubkippwagen der Bauart Fs-u so gelingen wirken lassen? Die Wagen der beiden angebotenen Sets sind in einer Mischbauweise hergestellt worden. Das Fahrwerk besteht aus den dafür idealen Werkstoffen Neusilber und Edelstahl, die auch die Bremserbühne besonders filigran wirken lassen.



Dieser Wagentyp entsteht in Mischbauweise: Der aus Kunststoff gespritzte Aufbau ruht auf einem Fahrwerk aus verlöteten Ätzbauteilen. Angenehm fallen auch die Details wie Bremsstellhebel und Fischbauchträger am Wagenboden auf.

Der Aufbau besteht aus einem Kunststoffteil in Spritzgusstechnik, mit dem die Aufbauten detailliert und plastisch wiedergegeben werden konnten. Die Maße des Vorbilds wurden kompromisslos ins Modell umgesetzt, weshalb keine Abweichungen feststellbar sind. Die Lackierung aller Teile ist auf bestem Großserienstandard: Dazu gehören auch die gelb abgesetzten Feststellhebel auf den Seitenwände, die sich sichtbar vom Braun und Schwarz des Wagens abheben.

Auch sämtliche Anschriften sind im Tampondruckverfahren sauber, deckend und lupenlesbar aufgebracht worden – was



Die Beschriftung ist sauber und lupenrein im Tampondruckverfahren aufgebracht worden.



Filigran und dennoch stabil ist die Bremserbühne mit zusätzlichen Griffstangen. Auf beiden Stirnseiten finden sich weitere Bedruckungen.

außer Märklin nur wenige Hersteller auf solch hohem Niveau beherrschen. Da sich der Hubkipper Fs-u in seiner Form gut vom Angebot anderer Hersteller abhebt, wird er zur besonderen Bereicherung jedes schweizerischen Güterzuges.

Für einen Preis von 119,00 EUR für das Zwei-Wagen-Set erhält der Kunde, sogar im Vergleich zum aktuellen Preisniveau der Großserie, viel Gegenwert. Den Wert des Modells meint man auch in der Hand spüren zu können, denn er ist etwas schwerer als der offene Güterwagen 8622 von Märklin, was auf die metallischen Bestandteile zurückzuführen ist.

Dank ihres Gewichts rollen die Wagen auch sehr gut über die Anlage. Die Kupplungen greifen strammer und fester als jene von Märklin. Vermutlich hat Freudenreich Feinwerktechnik eine stärkere Feder eingebaut, die hier für mehr Betriebssicherheit sorgt.

Mit diesen Argumenten und ohne festgestellte Mängel oder Verbesserungspotenzial heben sich die Hubkipper von FR klar von der Masse anderer Wagen ab und erheben konkurrenzlos den Anspruch auf den Titel, den sie von der **Trainini®**-Redaktion erhalten haben.

Alle Fotos: Jürgen Tuschick

Herstellerinformationen und Bezug:
<http://www.fr-model.de>



Oben: Beide Wagen zeigen sich miteinander gekuppelt als Verband: Interessant ist der Blick ins Innere (oben), was die Eigenschaft als Hubkipper zeigt.

Nächste Seite:
Doppeleinheit aus Fs-u im Anlageneinsatz hinter einem „Krokodil“ auf Zetzwil. Dieses Wagenset sieht einfach gut aus und läuft gut. Damit hat es sich das Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2008“ für die Kategorie Wagen verdient.



Veranstaltungshinweis

3. Train-Treff Chur
25. und 26. Oktober 2008

Schauanlagen:

- „Wiesen“ (Zm-Anlage, K.-F. Ahnert)
- „Moffat-Line“ (Alfred Schön)
- „Liependorf“ (Piero Sbiroli)
- „Julierbahn“ (Jens Wimmel)
- Long-Train-Aufbau (Erik Strauch)

Anbieter:

Freudenreich Feinwerktechnik
Spielwaren Rechsteiner
(Angebot u.a. SZL, Z-Modellbau)

<http://www.train-treff-chur.ch.vu>

Modelle richtig auf der Anlage eingesetzt
Gute Lektüre für unsere Leser

Überaus gut kam das Schwerpunktthema Schienenbus bei unseren Lesern an. Bernd Knauf stellt heute aus der Fülle der Vorbildliteratur ein aktuelles Buch vor, das im Kontext dieses Gesamtangebots die Redaktion überzeugen sollte. Die Signalfreunde hingegen erfreuten die Bände 1 – 3 der Signal-Reportreihe des MIBA-Verlags. Nun folgt mit Teil 4 noch ein Werk, das speziell auf die Belange der Modellbahner zurechtgeschnitten wurde. Dieses Heft wurde von Holger Späing auf seinen Nutzen für Zetties überprüft.

Jürgen Krantz / Roland Meier
Alles über den Schienenbus

Transpress Verlag
Stuttgart 2007

Gebundenes Buch
Format 17 x 21 cm
224 Seiten
mit 162 farbigen und 77 S/W-Fotos
sowie 23 Zeichnungen

ISBN 978-3-613-71313-0
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Modellbahn- und Bahnhofsbuchhandel

Von Bernd Knauf. Durch und durch neu ist dieser vorliegende Band nicht, ist er doch aus einem Baureihenbuch über Schienenbusse (erschienen 2002) aus dem gleichen Verlag entstanden. Das Autorenteam hat mit dem Ende des planmäßigen Einsatzes der roten Brummer das vorliegende Material überarbeitet und ergänzt.

So geht es denn auch gleich „in medias res“. Wenn man schon alles über die Schienenbusse erfahren will, dann kommt man um die offizielle Definition aus der Brockhaus-Enzyklopädie nicht herum. Und damit ist man mitten im Thema, das einen zurück zu den Ursprüngen der Triebwagen führt. Deren Entwicklung reicht weit in die Anfänge des vorigen Jahrhunderts zurück. Allerdings war keiner dieser Entwicklungen auch nur annähernd der Erfolg beschieden wie ab den 50-er Jahren den Triebwagen des VT 95⁹ und VT 98⁹.

Auch skurrile Entwicklungen wie der Schi-Stra-Bus werden erwähnt. Vergeblich wird der Leser aber die Entwicklung von leichten Nahverkehrstriebwagen im Bereich der Deutschen Reichsbahn der DDR suchen. Sie sind nicht Gegenstand der Betrachtungen.

Im Kapitel 2 wird der Weg des Uerdinger Schienenbusses zum Retter der Nebenbahn in vielen Facetten beschrieben. Die ersten Prototypen werden vorgestellt. Alle noch mit einem Achsstand von 4,5 m und „grimmig dreinschauend“. Erst eine Sondergenehmigung zur EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) führte zum bekannten Achsstand von 6 m. Die hatten allerdings nur die Motorwagen des VT 95⁹, während die Beiwagen VB 142 den kürzeren Achsstand beibehielten. Bei den zweimotorigen VT 98⁹ wurden sowohl die Motor- als auch die Steuer- und Beiwagen mit einem Achsstand von 6 m abgeliefert.



Mit der Entwicklung der Schienenbusse sollte der bisher mit Dampfzügen sehr aufwändig abgewickelte Verkehr auf den Nebenstrecken effizienter und vor allem kostengünstiger abgewickelt werden. Bereits 12 den vollen Fahrpreis zahlende Fahrgäste haben denn auch in den 50-er Jahren die festen und veränderlichen Betriebskosten eines allein fahrenden Schienenbusses gedeckt.

Beeindruckende Zahlen, die das große Streckensterben in den folgenden Jahrzehnten auf den ersten Blick unverstündlich erscheinen lassen. Ein weiterer wichtiger Aspekt sind die Konkurrenten der Uerdinger. Sie werden in aller Kürze, aber vollständig vorgestellt. Es wird dabei auch erwähnt, dass sie nur bei den Privatbahnen einen nennenswerten Erfolg verbuchen konnten. Für die Bundesbahn stellten sie keine Alternative mehr dar.

Exotisch wird es im Kapitel 3. Natürlich versuchten die Herstellerunternehmen den Schienenbus auch bei anderen Eisenbahnen zu verkaufen. Die Bundesbahn hat dies mit nicht mehr benötigten Fahrzeugen ebenfalls versucht. Dies ist ihr allerdings nur zum Teil geglückt. Trotzdem gehört dieser kleine Ausritt in fremde, weil bundesbahnferne Gefilde zu den interessantesten Abschnitten.

Mit Kapitel 4 wird es dann technisch - wie nicht anders zu erwarten. Doch anstatt sich mit trockenen Zahlen und Fakten herumschlagen zu müssen, ist dieser Aspekt des Schienenbusses erfreulich locker geschrieben und daher angenehm zu lesen. So erhält auch der Technik-Laie viele Informationen über die Funktion der Indusi-Einrichtung, der Heizung, Belüftung sowie der Maschinenanlage mit.

Das Kapitel 5 ist ein Schmankerl für Statistiker. Von A bis Z werden die Stationierungen der VT 95⁹ und VT 98⁹ in den Betriebswerken der Deutschen Bundesbahn beschrieben. Hier findet sicher jeder Leser das (ehemalige) Bw in seiner Nähe wieder und damit vielleicht auch einen der Schienenbusse, mit denen er jeden Morgen zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen gefahren ist. Besonders interessant ist, wie viele Betriebswerke so manches Exemplar durchlaufen hat und das unabhängig von der geographischen Lage.

Kapitel 6 beschäftigt sich mit einem wichtigen Aspekt des Schienebuslebens. Was lässt sich mit nicht mehr erforderlichen Fahrzeugen machen? Richtig - wenn ich sie nicht verkaufen kann, führe ich sie einer anderen Verwendung zu. Der Schienenbus bot sich besonders für die Verwendung als Bahndienstfahrzeug an. Und genau darum geht es in diesem Teil des Buches.

Ob er nun als Schienenprüfzug, Turmtriebwagen, LZB-Messwagen oder im Signaldienst neue Verwendung fand, alle notwendigen Informationen sind hier abgelegt. Bemerkenswert aus meiner Sicht ist, dass selbst einige der Prototypen noch als Bahndienstfahrzeug verwendet wurden.

Die beiden letzten Kapitel beschließen diesen kleinen Band mit der Liste der verwendeten Abkürzungen und dem Ausklang, einer Bilderfolge mit für den Schienenbus typischen Begebenheiten und Ereignissen.

Insgesamt ist die Lektüre für jeden Freund des roten Brummers sowie alle Eisenbahninteressierte der Bundesbahnjahre lohnend und vor allem lesenswert. Alle Kapitel werden um kleine Anekdoten rund um eines der erfolgreichsten Schienenfahrzeuge Deutschlands ergänzt, die den Spaß an der Lektüre weiter mehren.

Wer bereits über Literatur zu den Baureihen VT 95⁹ und VT 98⁹ verfügt, wird hier allerdings keine neuen Informationen oder Erkenntnisse gewinnen können. Auch das Format des Buches ist für Eisenbahnfreunde eher ungünstig, weil es zu klein ist: Das geht zu Lasten der Größe und damit auch der Qualität der Bilder. Viele Details treten da in den Hintergrund oder gehen dem Betrachter vollständig verloren.

Vor allem die Schwarz-Weiß-Bilder erscheinen zu wenig kontrastreich. Und gerade davon leben nun mal Bücher, die sich mit dem Thema Eisenbahn beschäftigen.

Horst Meier & Dieter Thomas
MIBA-Report 1/2008
Signale 4

Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag, Nürnberg 2008

Heft mit Klebebindung
Format 21 x 29,7 cm
100 Seiten
mit mehr als 230 farbigen Fotos und Zeichnungen

ISBN 978-389610-254-6
Best-Nr. 15087244
Preis 15,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Modellbahn- und Bahnhofsbuchhandel

Von Holger Späing. Viele Modellbahner aller Spurweiten werden gedacht haben: „Endlich erscheint mal eine Druckschrift, die mir hilft meine Modellbahn korrekt mit Signalen auszustatten und mich lehrt, welche ich überhaupt brauche“. Mit dieser Mutmaßung haben wir sicher den Nagel auf den Kopf getroffen, mit welchen Problemen sich vorbildorientierte Modellbahner im Anlagenalltag auseinandersetzen. Das zeigt sich fast täglich auch in den einschlägigen Modellbahnforen.



Insofern hat die aktuellste Neuerscheinung aus der Reihe MIBA-Report sicher beste Chancen, zum Verkaufsschlager zu werden. Voraussetzung dafür ist freilich, dass man inhaltlich alles richtig gemacht hat und den Fokus nicht allzu sehr auf ein System oder eine einzige Baugröße einschränkt. Und genau das haben wir durch Probelesen geprüft und stellen ihnen heute unseren Eindruck vor.

Inhaltlich verstehen die beiden offiziellen Autoren, die mit Michael Meier noch den Sohn des Hauptautors als Helfer auf der ersten Umschlagseite ausweisen, ihr Werk als eine Kompression der zahlreichen Vorschriften der Signalordnungen der deutschen Staatsbahnverwaltungen auf die Bedürfnisse eines Modellbahners.

Das ist auch dringend erforderlich, denn die Fülle an Vorschriften ist im Wandel der Zeit und im Kontext der Streckengegebenheiten für einen Laien schlicht nicht überschaubar. Hinzu kommt das Problem, dass je nach Spurweite nur ein mehr oder weniger geringer Teil der vielen Signale überhaupt erhältlich ist. Lücken zeigen sich vor allem in den Epochen 1, 2 und 5. Für die Spurweite Z gilt das natürlich ganz besonders.

Im ersten Drittel des Hefts geben die Autoren einen Überblick über die verschiedenen Arten von Signalen, getrennt nach Form-, Licht- und Gleisperrsignalen – wobei der letzte Begriff eigentlich falsch ist, weil er beim Vorbild ausschließlich die Gleissperre bezeichnet. Dennoch hat er sich bei den Modellbahnern eingebürgert, weshalb sie nur ihn auf Anhieb mit Inhalt füllen können.

Zu den Beschreibungen dieser Signalarten gehören neben der Übersicht über die verschiedenen Bauformen auch Anmerkungen zu den Standorten im Modell, Signalzeichenerklärungen sowie Merkmale und Besonderheiten. Bis hierher wirkt das Werk häufig noch etwas vorbildlastig, was den Leser aber nicht entmutigen darf: Ganz ohne geht es schließlich auch nicht.

Spannender wird es dann im zweiten Drittel: Praxistipps führen aus, wo Kompromisse eingegangen werden müssen und wie weit sie (nach Meinung der Autoren) gehen dürfen. Insofern werden Rahmenbedingungen definiert, die für eine glaubhafte Gesamtwirkung wichtig sind.

Festgemacht wird das alles natürlich an der Nenngröße H0, aber die Grundaussagen sind auch für unsere Spurweite Z übertragbar – tendenziell sogar mit weniger Kompromissen, was einen klassischen Vorteil unseres Maßstabs ausmacht. Brauchbar für unsere Zwecke sind auch die Erläuterungen zu Einbau und Schaltung von Signalen, denn zumindest bei den Viessmann-Modellen arbeiten wir mit der gleichen Technik, was einen selbstgebauten Antrieb z.B. mit einem Servomotor nicht ausschließt.

Das Gleiche gilt für die Lichtsignale, die im nachfolgenden Kapitel behandelt werden. Nur das Beschreiben der Markenbesonderheiten spielt für uns keine Rolle, da es mit Viessmann (und den baugleichen Märklin-Signalen) praktisch nur ein Angebot auf dem Markt gibt, nachdem sich Schmidt aus Hameln zurückgezogen hat.

Anstoß für Kreativität kann das Kapitel „Nützliche Basteleien“ bieten: Der Bau von Signalsockeln und –buchten erfordert wenig Können und schafft in jeder Spurweite Abwechslung fürs Auge und rückt die Signale ins Blickfeld des Betrachters. Auch eine kleine Leiter am Vorsignal zum leichteren Auswechseln der Gaslaternen lässt sich selbst in der Nenngröße Z noch aus Furnierholz basteln.

Als besonders pfiffig und unauffällig erweist sich eine Idee, wie Signale als „Bausteine“ auf Signalmodulen herausgenommen und auf der anderen Gleisseite für die Gegenrichtung wieder eingesetzt werden: Das lässt sich mit einem Viessmann-Signal plus Bausatz „Geräteschuppen und Fernsprechbuden“ (Art.-Nr. 74 505) von Lütke Modellbahn auch auf den eingleisigen ZFE-Modulen (ZFE = Z-Friends Europe) nachbauen.

Eine Ausnahme für den Nutzen eines gewöhnlichen Zetties bildet das Kapitel zum Zusammenbau von Signalbausätzen. Zwar gibt es die Signale von Viessmann auch als Bausätze bei Conrad (Versand und Ladengeschäfte bundesweit) und LokShop (Versand und Ladengeschäft in Karlsruhe), aber deren Zusammensetzen ist nicht mit dem Bericht zum Weinert-Signal der Baugröße 0 vergleichbar.

Nichts anfangen können wir auch mit dem Hersteller-Überblick für H0 am Ende des Reports. Warum in einer tabellarischen Übersicht nicht auch die übrigen Spurweiten, darunter Z, berücksichtigt wurden, erscheint uns unverständlich. Mit maximal einer zusätzlichen Seite hätten wir gerechnet. Ein Hinderungsgrund könnten die erforderlichen Recherchen gewesen, denn hier hätte man neben den zwei Großserienanbietern vor allem Kleinserienanbieter berücksichtigen müssen.

Dafür kommen wir im Abschnitt „Besonderheiten und Ausnahmen“ wieder auf unsere Kosten: Hier finden sich Ausführungen zum Gleiswechselbetrieb, der auf Modellbahnen selten, aber dennoch interessant ist. Auch Ungültigkeitskreuze können für Abwechslung sorgen. Wer schon mal das Adventstreffen in Zell an der Mosel besucht hat, kennt das vielleicht auch vom Windradmodul Jörg Neidhöfers (Stammtisch ZIST 55).

Gelungen fanden wir, dass auch der korrekte Einsatz von Signalbrücken und Auslegern nicht vergessen wurde. Immerhin bietet Rolfs Laedchen als einziger Anbieter ein solches Modell an, das sicher schon viele Zetties begeistern konnte. Angesichts des hohen Preises für ein Fertigmodell und wegen des hohen Handarbeitsaufwands wollen der endgültige Einbauort und das richtige Verwenden vorher aber genau geplant seien.

Anreize für eigene Modifikationen geben die Länderbahnsignale, die im gleichen Kapitel vorgestellt werden. Viel lässt sich schon mit etwas Farbe und Fingerspitzengefühl erreichen. Anspruchsvollere Bastler werden vielleicht auch neue Signalfügel (und Blenden) ätzen wollen und diese dann aufkleben oder auf eine neue Aufnahmehülse löten wollen. Für die Hilfe zur Selbsthilfe bedarf es ja oft nur eines kreativen Anstoßes – hier wird er gegeben.

Das letzte noch fehlende Kapitel ist eines für die Bastler und Puristen unter den Zetties: Signale auf Tafeln. Dazu gehören neben Geschwindigkeits(vor)anzeigern und Haltepunkttafeln auch die Zeichen „L“ für Läuten und „P“ für Pfeifen vor Bahnübergängen, die Rangerhalttafel oder auch Grenzzeichen an Weichen.

Sie lassen sich mit wenig Geschick und PC-Unterstützung entweder selbst erstellen oder fanden sich bis vor kurzem auch für Spur Z noch im Sortiment von Petau. Grenzzeichen lassen sich als Kunststoffspritzteile durchaus von Erbert auch für unsere Baugröße adaptieren, wurden aber auch schon als Messingschleudergussteile angeboten.

Daher kommen auch hier Hilfe und Anleitung zum korrekten Aufstellen wie gerufen. Wir sind trotz kleiner Einschränkungen daher zusammenfassend der Meinung, dass sich der MIBA-Report 1/2008 mit dem schlichten Titel „Signale 4“ auch für die Nenngröße Z gut nutzen lässt. Wer sich nicht explizit für die komplexen Signalvorschriften des Vorbilds interessiert, bekommt alles Erforderliche für sinnvolle Kompromisse und korrekten Einsatz in einem einzigen Band mit auf den Weg gegeben.

.....
: **Verlagsinformationen Transpress:**
: <http://www.transpress.de>
: <http://www.paul-pietsch-verlage.de>
: **Verlagsinformationen MIBA:**
: <http://www.miba.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.

Auch in den Vereinigten Staaten wird Trainini® gelesen:

I just wanted to say that I enjoy your website and your magazine. (...) I must use a computer translator. I was based at Ramstein AB from 1989-91 during Desert Storm and discovered Z scale, military housing is not very spacious like many German homes. (...) A few years ago I decided to specialize in Swiss Railways. I have purchased from Harald at FR and will be buying from Jens. Well, I just wanted to say hello.

Robert Toole, Southern California (USA)

Trainini® – Ausgabe 39

Praxismagazin für Spurweite Z

Deutsche Übersetzung:

Ich möchte nur sagen, dass I mich an Eurer Webseite und Eurem Magazin erfreue. (...) Ich muss ein Übersetzungsprogramm nutzen. Ich war von 1989 – 1991 während „Desert Storm“ (militärische Operation des 1. Golfkriegs; Anm. der Redaktion) auf dem Militärflughafen Ramstein stationiert und entdeckte den Spur-Z-Maßstab, da wohnen in Militärunterkünften halt nicht so geräumig wie viele deutsche Eigenheime ist. (...) Einige Jahre zuvor entschied ich mich auf die Schweizerischen Bundesbahnen zu spezialisieren. Ich habe mich von Harald (Freudenreich; Anm. der Redaktion) bei FR eingedeckt und werde nun von Jens (Wimmel, Anm. der Redaktion) kaufen. Nun, ich möchte einfach nur mal Hallo sagen.

Ein Dankeschön tut doch jedem gut:

Vielen Dank für das Magazin und überhaupt für die Arbeit, die Sie jeden Monat hier hineinstecken. Ich bin ein begeisterter Leser des Trainini-Magazins!

Dirk Foerster, via E-Mail

Aus Begeisterung kam folgende Frage auf:

In eurer letzten Ausgabe (2008/09) sind mir zwei Dampflokomotiven aufgefallen, die es wirklich in sich hatten!!! -Zum Ersten auf Seite 29. Die BR 50 mit eingebauten "Glasfenster" sieht auf diesem Diorama wirklich klasse aus!!! Gibt es diese Fenster bei irgendeinem Kleinserienhersteller zu kaufen????

Zum Zweiten finde ich den Glaskasten von Dr. Scheibe wirklich gelungen. Diese Lok zeigt doch jedem, was in dieser Baugröße alles möglich ist. Es freut mich, dass es Kleinserienhersteller gibt, die diese Lücken füllen!

Michael Koch, Bad Bramstedt

Antwort des Dioramen-Urhebers:

Die Fenster sind Eigenbau, könnte ich aber in Kleinstserie auflegen, sofern da Bedarf ist.

Phillip Meyer

In eigener Sache - Trainini.eu und Trainini Fotokalender 2009:

Bereits Anfang August 2008 ging die neue Domäne <http://www.trainini.eu> an den Start. Zunächst ist sie noch auf die deutschen Seiten umgeleitet, aber dieser Umstand soll nur vorübergehender Natur sein.

Wir möchten mit dieser neuen Adresse den Wünschen von Lesern aus dem angloamerikanischen Raum Rechnung tragen, doch einige Artikel auch auf Englisch anzubieten. Insofern ist geplant, unter der neuen Internetadresse in mehreren Schritten auch ein kleines, englischsprachiges Angebot aufzubauen, mit dem sich unsere Leser aus dem Ausland leichter etwa über Bauberichte oder international bedeutsame Neuheiten informieren können.

Etwas genauer steht allerdings schon ein anderer Termin fest. So wird ab Ende Oktober der neue **Trainini Fotokalender 2009** auf den Internetseiten zum kostenlosen Herunterladen und Ausdrucken (bis Format DIN A3) bereitstehen.



Erstmalig wird es davon auch eine englische Version mit den gesetzlichen US-Feiertagen geben. Sie wird zeitgleich von unserem US-Partner **Ztrack Magazine** angeboten.

Herbstneuheiten 2008 bei High Tech Modellbahnen:

Achim Grob schließt mit High Tech Modellbahnen eine Lücke im Angebot für Analog-Bahner. Denn hier erscheint eine flackerfreie, blinkende Schlussleuchte. Einsetzbar ist das rote Blinklicht laut Hersteller für Modelle nach Vorbildern aus der Schweiz und den USA. Ergänzen möchten wir dazu noch Italien, für das es zwar wenig Rollmaterial zu kaufen gibt, dafür aber im Transitverkehr über die Schweiz nach Deutschland durchaus eine Rolle spielen darf.

Die SBB lässt die Vorbildschlussleuchten an ihren Wagen mit einer Frequenz von 83 Hz blinken. Die (im Vergleich zu den bisherigen Komponenten) nur 1 - 2 mm größeren Elektronikbausteine "micro" und "solid" setzen diese ins Modell um. Der kleinere von beiden (für 10 V Spannung) misst ca. 9 x 7 x 6 mm und lässt sich daher problemlos sogar in Güterwagen einbauen.

Ausgelegt sind die Produkte für eine Betriebsspannung von 10 – 16 V und damit nicht nur für die Spur Z geeignet (Baugrößen N und H0 digital sollen noch abgedeckt werden). Die Schaltung selbst kommt mit einer Betriebsspannung von 3 V zurecht. Auch Kontaktunterbrechungen von 1 - 3 Sekunden lassen sich mit der Elektronik mühelos überbrücken. Erst dadurch wird die Schlussbeleuchtung eines fahrenden Zuges flackerfrei und stabil.



Neu sind die mit 83 Hz Frequenz blinkenden Schlussleuchten nach SBB-Vorbild im Angebot von High Tech Modellbahnen. Foto: Achim Grob

Die weißen Mikro-LED, angekündigt im Juli, sind mittlerweile bedrahtet worden und nun auch lieferbar. Gleiches gilt für die in Geseke erstmals vorgestellten Stecksocket speziell für digital fahrende Zetties.

Aktuelle Messeberichte aus Mailand und Leipzig:

Erstmals besuchte ein Mitglied der **Trainini®**-Redaktion mit der „Hobby Model Expo“ eine Messe im europäischen Ausland. Gewiss war es aber nicht die letzte. Ort dieser Ausstellung war die norditalienische Metropole Mailand, zweitgrößte Stadt des Landes. Das Messegelände Novegro liegt nahe am Stadtflughafen Linate und damit eben nicht am Standort der bekannten „Fiera di Milano“.

Die Modellbaumesse fand zwischen dem 26. und 28. September 2008 statt und wir waren angenehm von der Größe der Messe (über 250 Aussteller) und der Anzahl der Besucher überrascht. Sie bietet mit dem Bereich „Hobby“ zwar auch noch Facetten abseits des klassischen Modellbaus, doch der Modellbau und vor allem die Modellbahn dominieren eindeutig.

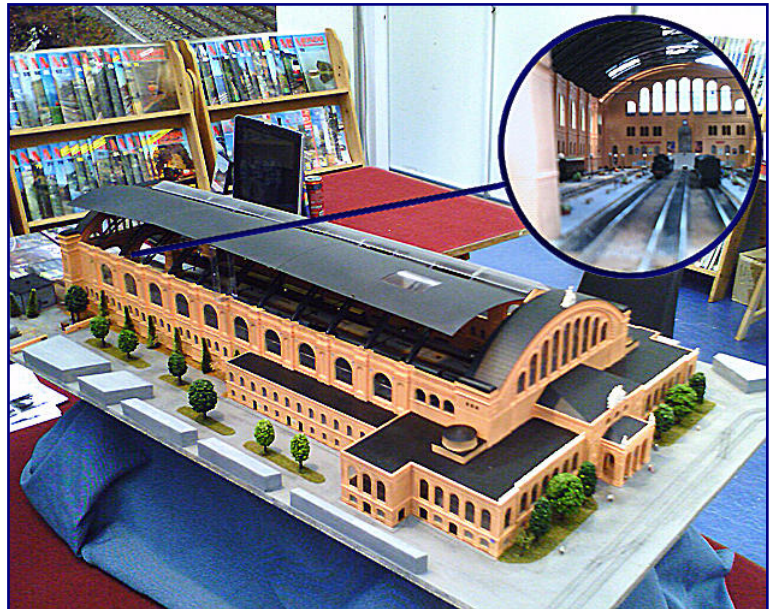


Wider Erwarten erwies sich Italien so als durchaus anzuerkennende Modellbaunation. Viele der gezeigten Anlagen boten ein erfreulich hohes Niveau. Eine wichtige Rolle nahmen auch Parkeisenbahnen (auf einer riesigen Außenanlage) und der Eigenbau von Modellen ein, von denen nicht wenige auch in Kleinserie zu erhalten waren. Leider spielt sich Letzteres fast ausschließlich in der Spurweite H0 ab, dennoch wurden wir auch in der Nenngröße Z fündig.

Der Verlag Editoriale del Garda, von dem wir zwei Bände über Italiens gedeckte Güterwagen zusammen mit dem Geseke-Bericht 2008 vorgestellt haben, präsentierte nicht nur den frisch erschienenen Band 3 über offene Wagen sondern zeigte auch ein hervorragend koloriertes Modell des Anhalter Bahnhofs aus Berlin, das aus einem Bausatz von Märklin entstanden war.

Vorführungen mit dem Gras-Master und zu anderen Modellbautechniken rundeten das Programm dort ab: Mit Fabrizio Sbrugnera handelte es sich hier aber nicht nur um einen versierten Anlagengestalter sondern auch um den Inhaber des Zubehör-anbieters Linea Secondaria (LS; italienisch „Nebenbahn“).

So gab es vor Ort auch seine Grasmischungen mit 0,6 mm Halmlänge aus eigener Produktion zu kaufen. Ein elektronischer Einkauf aus Deutschland lohnt sich derweil wegen der hohen Portokosten aus Italien meist nicht. Aktuell erwägt Rolfs Laedchen, die GrASFasern ins Sortiment aufzunehmen und als Sammelbestellung zu importieren, um die hohen Kosten breit verteilen zu können. Seitens des Herstellers wurde diese Idee begrüßt.



Das einzige Exponat in Nenngröße auf der Messe „Hobby Model Expo“ in Novegro war der Anhalter Bahnhof. Die Lackierung und Patina des Mauerwerks war im Modell vorbildlich umgesetzt.

modell hobby Spiel

3.–5. Oktober 2008

Ausstellung für Modellbau, Modelleisenbahn,
kreatives Gestalten und Spiel

Eine wichtige Familienmesse ist die „Modell Hobby Spiel“ in Leipzig. Gegenüber dem Vorjahr wurde der Ausstellungszeitraum mit dem 3. bis 5. Oktober wieder von 4 auf 3 Tage gekürzt, weshalb viele kleinere Hersteller den Weg zurück hierher fanden. Leider war Märklin nur mit seiner Straßenschau aus Hüpfburg, Artikelverkauf, Quizzelt und Schminkstand vertreten – die Kleinen begeisterte es umso mehr.

Mit 103.000 Besuchern konnte dieses Jahr sogar ein neuer Rekord aufgestellt werden. Den Schwerpunkt der Ausstellung bildeten erwartungsgemäß die Nenngrößen H0 und TT, während in der Spurweite Z nicht eine einzige Anlage zu sehen war. Vertreten waren aber viele der Digitalzubehöranbieter wie Tams Elektronik, Uhlenbrock oder Litfinski Datentechnik.

Für Zetties waren neben den Großserienanbietern Faller, Kibri oder Viessmann vor allem die kleineren Anbieter interessant: Bei Bavaria ließ sich der kürzlich hier vorgestellte Zaun ansehen und Kuswa zeigte sein bekanntes Angebot an Beschriftungslösungen für viele Lokomotiven und Wagen. Am Stand von Permo ließ sich feststellen, dass dieser Hersteller nicht nur wunderbare Kutschen für uns fertigt, sondern auch ein potenzieller Anbieter für lupenrein lesbare Signalschilder wäre: eine Domäne, die lange Zeit auch für den Maßstab 1:220 der Hersteller Petau belegte.

Erbert Modellbahntechnik bietet zwar kein Zubehör für die Spurweite Z an, aber Produkte aus dem Spur-N-Sortiment wurden bereits in der Vergangenheit mangels Alternativen durchaus glaubhaft

verbaut. Schließlich sind auch die Signale von Viessmann und Märklin nicht exakt maßstäblich umgesetzt worden! In Leipzig war das gesamte Angebot zusammen mit den Neuheiten für H0 (Signale der Bauform 1959 und Nebenbahnsignale) zu sehen und zu begutachten.



Unter Anleitung von Heinz Wagner (rechts) konnte jeder am Herpa-Stand erstmals das neue Airbrush-Set in der Praxis ausprobieren: Es gelangte genau mit Messebeginn in den Handel.

Ein Höhepunkt waren jedoch die Vorführungen am Stand von Herpa. Ab dem 2. Oktober war erstmals der neue Spritzgriffel verfügbar, der hier gleich durch den Experten und wahren Künstler Heinz Wagner vorgeführt wurde. Neidvollen Bekundungen wie „Das möchte ich auch mal können“ begegnete er durch Motivation der Messebesucher, es doch einfach mal an Ort und Stelle zu versuchen. Viele nutzten die Chance und stellten fest, dass eine gelungene Sprühlackierung beherrschbar ist und mit dem neuen Angebot für den Neueinsteiger auch endlich bezahlbar wird.

Besonders schöne Tischvitrinen aus Glas mit Echtholzsockel fanden wir bei der Tischlerei Bernd Rüger aus Eppendorf (<http://www.sammlervitrinen-aus-sachsen.de>), die in ihrer Größe nicht nur gut zur

Spur Z passen, sondern auch mit Preisen um 20 EUR sehr erschwinglich waren. Abgerundet wurde die Messe durch die Präsenz von Gabor Modelle und Artitec, die zwar keine Neuheiten anzubieten hatten, aber immerhin vertreten und damit ansprechbar waren.

Ein weiteres ZettZeit-Special 2008 rollt an:

Das ZettZeit-Special-Modell mit der Artikelnummer ZZ02008 steht in den Startlöchern. Es handelt sich um das lange angekündigte, braune Krokodil der SBB. Der Umbau eines anzuliefernden Märklin-Grundmodells 8852 kostet 80,00 EUR und beinhaltet 28 montierte Ansetzteile sowie farbliche und technische Verbesserungen, welche das Modell weiter aufwerten. Ebenso im Preis inbegriffen ist eine komplette technische Revision.

Zugerüstet werden am Modell u. a. neue Puffer und Griffstangen, die typischen Schienenräumer und vorbildgerechtere Pantographen. Zusatzgewichte und Hauptzahnräder aus POM (Kunststoff) dämpfen das typische Fahrgeräusch und sorgen für bessere Fahreigenschaften.

Beleuchtungseinsätze von High Tech Modellbahnen sind ebenso wie eine zuggerüstete Pufferbohle als Option erhältlich.



Das zweite ZettZeit-Special 2008 (Art.-Nr. ZZ02008) ist ein gesupertes, braunes Krokodil mit vielen Zursütteilen. Foto: Jens Wimmel

Trainini® – Ausgabe 39

Praxismagazin für Spurweite Z

Informationen zum Vertrieb von Halwa:

Vielen Zetties fiel auf, dass der Anbieter Halwa Feinmodellbau mit äußerst günstigen Preisen und einem Laden auf elektronischen Auktionsplattformen zu finden war. Da seit einigen Jahren keine Neuheiten (zumindest für die Spurweite Z) mehr erschienen, weckte das natürlich Sorgen.

Auf Anfrage von **Trainini®** erklärte Inhaber Werber Halwa, dass es seinen elektronischen Vertrieb neu gestalte: Die Internetseiten seien eine reine Informationsplattform geworden und er bräuchte sie nur noch wegen des elektronischen Postkorbs. Sie sollen daher demnächst aufgegeben werden.

Auf den Auktionsplattformen handelt es sich in der Tat um einen Abverkauf lagernder Produkte. Allerdings wird nicht speziell das Sortiment für die Nenngröße Z aufgegeben sondern das gesamte Programm für alle Spurweiten. Die Restbestände der meisten Produkte aber seien aber noch groß genug, dass dies durchaus noch einige Jahre dauern dürfte.

Zumindest über diesen Teil der Auskunft können wir uns freuen, denn Halwa Feinmodellbau ist der einzige Anbieter von Straßenmarkierungen als Aufreibesymbole für die Spurweite Z (Art.-Nr. 1301). Für Preise von nur 2,00 EUR pro Bogen sollten interessierte Zetties daher rechtzeitig zugreifen.

Herbstneuheiten 2008 von Märklin:

Die angekündigten Sommerneuheiten sind noch nicht in den Handel gelangt, da zündet Märklin wieder ein Feuerwerk für die Spurweite Z.



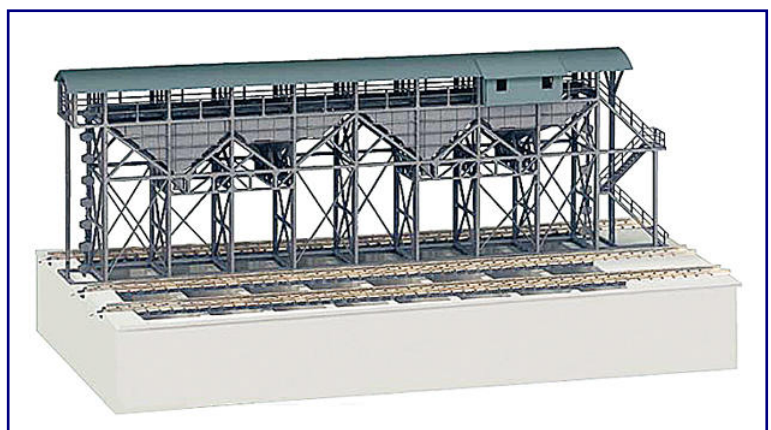
Den Weihnachtswagen in Spur Z bildet auch dieses Mal wieder ein G 10 mit Bremserhaus im Christbaumanhänger (Art.-Nr. 80618). Foto: Märklin

Zu nennen sind der alljährliche Weihnachtswagen in der Form eines G10 mit Bremserhaus (Art.-Nr. 80618), der dieses Mal in einem Christbaumanhänger in Form einer Dampflok geliefert wird. Das Motiv zeigt eine Winterlandschaft mit Rentier und Weihnachtsbaum, die im Hintergrund von einem US-Güterzug mit Dampfbespannung durchkreuzt wird.

Bereits bekannt war die Hunt'sche Großbekohlungsanlage (89205) nach dem Vorbild in Saarbrücken, die **Trainini®** bereits in der Messeausgabe (Februar 2008) angekündigt hatte. Das Fertigmodell weist

eine sehr detaillierte Ausführung auf, ist ab Epoche 1 einsetzbar und wird inklusive Schienen im Bodenteil geliefert, das für die Wiedergabe der Kohlenbunker unter dem Schienenniveau wichtig ist. Preislich ist dieser Artikel im Premiumsegment eingeordnet.

Eine Überraschung stellen zwei neue Rollenprüfstände für die Nenngröße Z dar. Unter der Art-Nr. 89931 wird ein Gerät mit vier Rollenbockpaaren geliefert, unter 89932 eines mit acht Rollenbockpaaren. Gemein ist beiden, dass sie eine feste Gleisauflage für nicht angetriebene Achsen (z.B. Tenderräder) haben und

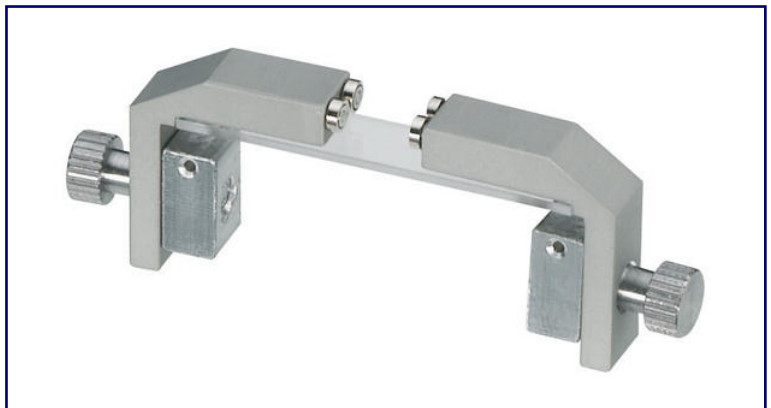


Die Huntsche Großbekohlungsanlage nach dem ehemaligen Vorbild in Saarbrücken hatten wir bereits im Februar 2008 angekündigt. Foto: Märklin



Bei den neuen Rollenprüfständen (im Bild Art.-Nr. 89932) handelt es sich um Weiterentwicklungen der früheren Produkte von SMT. Bei Märklin sind nun aber endlich auch die beiden Hälften eines Rollenbockpaars fest verbunden. Foto: Märklin

sehr hochwertig im Aussehen wirken. Technisch dürften sie auf den ehemaligen SMT-Prüfständen aufbauen, denn diese Produktparte hatte Märklin fast unbemerkt von der Öffentlichkeit vor schon etwa einem Jahr übernommen. Änderungen sind bereits auf den Produktabbildungen im Bereich der Rollenböcke festzustellen: Beide Hälften sind durch eine transparente Kunststoffplatte fest miteinander verbunden, haben aber noch Feststellschrauben auf beiden Seiten.



Die feste Kunststoffverbindung zwischen den beiden Hälften wird auf dieser Produktabbildung des einzeln zur Erweiterung erhältlichen Rollenbocks (Art.-Nr. 89933) deutlich. Foto: Märklin

Das schwierige Justieren der Radabstände gegenüber dem früheren SMT-Angebot dürfte sich damit erheblich vereinfachen.

Auch scheinen nun kleinere Kugellager zum Einsatz zu kommen. So war auf Nachfrage sogar die Rede davon, dass die kleinste Märklin-Dampflok Baureihe 89 mit allen drei Achsen aufgesetzt werden kann.



Abgerundet werden die Herbstneuheiten von der ersten Ölversion der Baureihe 44 (Art.-Nr. 88972). Zunächst erscheint sie in der Ausführung der DB mit der Betriebsnummer 44 100 und lässt sich damit in die gleiche Zeit wie ihre kohlegefeuerte Schwester aus den Frühjahrsneuheiten einordnen. Foto: Märklin

Als Erweiterungszubehör ist der Rollenbock (89933) auch noch einzeln erhältlich. Wir freuen uns, dass damit zwei wesentliche Kritikpunkte aus einem früheren **Trainini®**-Test im Rahmen einer Weiterentwicklung aufgegriffen wurden.

Absehbar war die nächste Variante der neuen Baureihe 44. Als Herbstneuheit erscheint nun auch die Ölversion des Jumbos (Art.-Nr. 88972) in der Ausführung für die Epoche 3. Die Bundesbahn-Lok trägt die Betriebsnummer 44 100 und passt als Ergänzung hervorragend zu ihrer Schwesterlok mit Kohlefeuerung und dem schweren Erzzug „Langer Heinrich“.

Ausdrücklich weisen wir darauf hin, dass es sich bei der Produktabbildung teilweise noch um eine Fotomontage handelt, bei der die letzte Kuppelachse im Bild zu weit nach vorne gerückt ist.

Von anderen Zetties entdeckt:

Teilnehmer des Forums der Z-Friends Europe haben eine Internetseite mit sehr gut gelungenen Modellburgen entdeckt. Da diese teilweise auch im Maßstab 1:220 angeboten werden, möchten wir Ihnen diese Seite nicht vorenthalten.

Es handelt sich um gegossene Modelle, die offenbar aus einzelnen Komponenten bestehen, die durch variierendes Zusammensetzen wieder neue Burgen ergeben und daher recht flexibel dem eigenen Platzangebot entgegenkommen – einziger Nachteil: Die einfarbigen Rohlinge sind nicht gerade erschwinglich.

Doch auch das dürfte verständlich sein, wenn man sich den Arbeitsaufwand für das Fertigen eines Urmodells vor Augen führt. Sie finden die Burgen unter der Internetadresse <http://www.modelleisenbahn-burgen.de>.

Informationen zum Doornkaat-Glaskesselwagen:

Für die Märklin-Händler-Initiative (MHI) wurde zum Sommer auch ein Glaskesselwagen mit Doornkaat-Werbung in den Spurweiten H0 und Z angekündigt. Zum Spur-Z-Wagen mit der Artikelnummer 82453 erreichten uns einige Anfragen von irritierten Lesern.



In gewohnter Auflage hergestellt und ausgeliefert, aber offenbar schwierig zu ergattern: der Doornkaat-Glaskesselwagen der MHI (Art.-Nr. 82453).
Foto: Märklin

Laut Produktampel auf den Internetseiten des Herstellers sei der Wagen längst ausgeliefert, jedoch konnten von ihnen bisher keine Exemplare im Handel gesichtet werden. Auch die Händler, bei denen die Wagen vorbestellt worden seien, würden rückmelden, keine Wagen erhalten zu haben. In einem Fall bestand insgesamt Nachfrage nach fünf weiteren Exemplaren.

Die Redaktion hörte daher beim Hersteller Märklin nach. Dort bestätigte man uns die Auslieferung aller Modelle. Die Produktion sei folglich abgeschlossen. Über nicht belieferte Kundenbestellungen gab sich MHI-Ansprechpartner Martin Dangelmaier überrascht. Nachbestellungen von MHI-Artikeln sind in der Regel aber tatsächlich nicht möglich.

Die produzierte und ausgelieferte Stückzahl des Doornkaat-Glaskesselwagens entspricht nach seinen Angaben gewöhnlichen Auflagen anderer MHI-Produkte. Insofern zeigte auch er Verwunderung darüber, dass der Wagen so schwierig erhältlich sei. Produziert wurde die von den Händlern vorbestellte Stückzahl.

Weitere Produktinformation zu Z-Modellbau:

Ohne große Ankündigung hat Dr. Andreas Scheibe schon vor einigen Monaten auch eine rote Ausführung der „Pauline“ E 69 02 (Art.-Nr. 2102) ins Programm seiner Firma Z-Modellbau aufgenommen. Technisch wartet es mit den gleichen Eigenschaften auf wie die chromoxidgrüne Ausführung und ist ebenso als Epoche-3-Ausführung beschriftet. Damit ist die Lok selbstverständlich auch angetrieben. Auch beim Preis gab es keine Überraschungen: Beide Versionen der kleinen Ellok kosten 385,00 EUR.

Aktuelles von NOCH:

Neu in den Handel kam kürzlich die Patina-Creme. Aufgrund eines Rezepturfehlers, der etwa zeitgleich festgestellt wurde, rief der Hersteller jedoch umgehend alle Produkte aus dem Handel zurück. Beim Auftrag auf die Modelle bildete sich bei den fehlerhaften Artikeln eine Wachsschicht, die deren Oberflächen beeinträchtigen.

Aus diesem Grund wurde vorerst auch von einem Test durch **Trainini®** abgesehen. Sobald NOCH den Handel mit einer neuen Tranche beliefert, werden wir an dieser Stelle wieder berichten.



... wie im Original

Spurweitenübergreifende Viessmann-Herbstneuheiten:

Schon in diesem Monat soll seitens Viessmann ein neuer Lokreiniger (Art.-Nr. 6856) an den Handel ausgeliefert werden, der als idealer Lokreiniger für alle Baugrößen angekündigt wird. Er entfernt laut Hersteller Fette, Öle und Schmutz im Handumdrehen.



Dafür werden die Fahrzeuge einfach zerlegt, mit dem Lokreiniger besprüht, der dann einwirken soll. Danach fließt er rückstandsfrei ab und nimmt dabei den Schmutz mit. Anschließend soll das Modell einfach dem ebenfalls neuen Feinmechaniköl SYN (Art.-Nr. 6868) geschmiert werden.

Auch dieses sei leicht anzuwenden und zu dosieren. Wie der Namenszusatz „SYN“ schon vermuten lässt, handelt es sich bei diesem Produkt, das im November in der Handel gelangen soll, um ein hochwertiges, synthetisches Schmiermittel. Es ist speziell für den Modellbau gedacht und wird deshalb in einer praktischen Dosierflasche zu 40 ml angeboten.

Das Öl ist harz- und säurefrei und so besonders für die Schmierung hochwertiger technischer Präzisionsmechanik geeignet, wie wir sie in der Nenngröße Z in den schnell laufenden Getrieben jeder Lok vorfinden. Der durch die niedrige Viskosität geringe innere Widerstand ist in unserer Spurweite schließlich oft ein K.o.-Kriterium.

Weniger Einsatzzwecke in der kleinen Baugröße dürfte das Präzisionsfett (Art.-Nr. 6857) finden. Zwar ist es ebenfalls leicht anzuwenden und zu dosieren, aber die höhere Viskosität schränkt die Verwendung zumindest etwas ein. Das hochwertige Schmiermittel besitzt außergewöhnlich gute Haftungseigenschaften, die auch unter extremen Belastungen Lagerverschleiß vermindern können. Geliefert wird es ebenfalls ab November



Beide Produktabbildungen:
Viessmann Modellspielwaren

2008 in einer praktischen Dose zu 30 ml Inhalt.

Handmuster für ZettZeit-Wagen fertig:

Jetzt gibt es ein erstes Handmuster des PTT-Postwagens von FR Feinwerktechnik aus Sanitz, der dieses Jahr als ZettZeit-Special (siehe <http://www.zettzeit.ch>) von Jens Wimmel angeboten wird. Wir freuen uns, Ihnen dieses Muster vorab zeigen zu dürfen und so hoffentlich die Wartezeit auf ein nicht nur schönes, sondern auch Lücken schließendes Modell zu verkürzen.

Neuer DCC-Servodecoder bei Tams Elektronik:

Für den anspruchsvollen Modellbahner der Spurweite Z, der seine Anlage im Digitalformat DCC betreibt, bietet Tams Elektronik mit dem Servodecoder SD-22 ein sehr interessantes Produkt an.

Die Einsatzmöglichkeiten des neuen Servodecoders SD-22 sind vielfältig: Signale, Schranken und Weichen mit Herzstückpolarisierung, Drehscheiben, (Schuppen-)Tore, Krane und Bagger oder auch ein Karussells. Der neue Servodecoder für das DCC-Format setzt alle diese Bewegungsabläufe vorbildgerecht um.



Gut schaut das Handmuster des PTT-Postwagens aus, dass exklusiv als ZettZeit-Special 2008 erscheinen wird. Foto: Freudenreich Feinwerktechnik

Die Servoansteuerung erfolgt bei ihm in extrem kleinen Schritten und erzeugt auf diese Weise eine exakte und auch ruckfreie Servo-Positionierung. In weiteren Betriebsarten bietet er sich noch als Multipositionsservodecoder zur Ansteuerung von bis zu acht Haltepositionen und auch 4-fach-Schaltdecoder z.B. für Beleuchtungen an.

Ein wichtiger Einsatzzweck könnte auch oder gerade in der Spurweite Z das Polarisieren der Herzstücke von Eigenbau- oder Kleinserienweichen sein. Um gerade beim langsamen Überfahren Stromunterbrechungen zu vermeiden, wird bei ihnen die Herzstück-Polarisierung eingesetzt.

Damit beim Stellen der Weiche kein Kurzschluss auftritt, muss dabei zuerst das Herzstück stromlos gemacht, dann die Weiche geschaltet und abschließend das Herzstück wieder zugeschaltet werden. Viele Weichen- oder Schaltdecoder sind zur Ansteuerung von Weichenantrieben mit Herzstückpolarisierung nicht geeignet. Mit dem SD-22 können hingegen bis zu zwei solcher Weichenantriebe direkt angesteuert werden. Er kann dabei so eingestellt werden, dass die Herzstücke automatisch beim Stellen der Weiche aus- und wieder eingeschaltet werden.

Neue Schauanlage im Ruhrgebiet:

In Oberhausen gibt es mit dem MWO (Modellbahnwelt Oberhausen) seit 1. August 2008 eine neue Schauanlage. Der erste Bauabschnitt der großen H0-Anlage widmet sich dem historischen Ruhrgebiet in der Epoche 3, wie es sich viele Menschen von außerhalb bis heute vorstellen. Längst ist die Montanindustrie nicht mehr Hauptarbeitgeber des Ruhrgebiets.

In Städten wie Dortmund gibt es seit 1982 keine Zechen und seit 2000 keine Stahlwerke mehr. Vielmehr ist das Ruhrgebiet eine Metropole von modernen Dienstleistungen und der Kultur geworden.

Besuchern des MWO bietet sich die außergewöhnliche Gelegenheit, im Freien das moderne, grüne Ruhrgebiet mit seinen vielen Industriedenkmalern und –museen („Route Industriekultur“) zu erleben und es in der Ausstellung direkt mit dem Zustand der Jahre 1965 bis 1977 zu vergleichen. In Oberhausen ist die „Neue Mitte“ schon für sich eine Musterstätte, wie alte Industrieflächen modern umfunktioniert wurden.

In der Modellbahnwelt wurden viele historische und bekannte Gebäude detailgetreu nachgebaut, darunter der Bahnhof Bochum-Dahlhausen (heute teilweise ins Eisenbahnmuseum integriert), die Villa Hügel (Essen), das Alte Hafenamt Dortmund (heute u. a. Traustätte) sowie die bekannten Zechen Zollverein 12 (Weltkulturerbe, Essen) und Zollern II/IV (Dortmund-Bövinghausen; im Jahr 1965 bereits stillgelegt und teildemontiert) – eine Musterzeche von 1900, heute bekannt als Industriemuseum und einstiges „Schloss der Arbeit“ mit dem weltbekanntesten „Briefmarkenportal“.



Die Zeche Zollern II/IV in Dortmund-Bövinghausen war in den Sechzigern und Siebzigern eine Brache, die Fördergerüste waren abgebaut. Erst in der modernen Zeit erwachte das schöne „Schloss der Arbeit“ als Industriemuseum zu neuem Leben. So soll es künftig auch in der Modellbahnwelt Oberhausen sein. Foto: Carsten Weig

Weitere Informationen zur Anfahrt, Öffnungszeiten und Eintrittspreisen finden sie unter <http://www.modellbahnwelt-oberhausen.de>!

Impressum

ISSN 1867-271X

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: Götz Guddas, Jürgen Tuschick und Alessandro Manca (Italien)

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.