

Modellbahntechnik **aktuell**

Modellbahn-Test

Fleischmann schneller als das Eisenbahnbundesamt!

Dass Züge, Loks und Waggons heutzutage nicht mehr so zügig zugelassen werden wie es früher einmal war, ist längst bekannt. Neben zu kurzen Planungs- und Lieferfristen, sowie technischen Fehlern, die oftmals erst außerhalb der Testrecken auf dem öffentlichen Schienennetz auftreten, sind es immer wieder neue Vorschriften, die zu den Zulassungsverzögerungen führen.

Das Vorbild

Auch der als BR 407 bezeichnete, aktuelle ICE 3, der bei Siemens den Produktnamen Velaro-D trägt, ist davon betroffen.

Als die DB AG den Zug 2007 ausschrieb, sollte er noch im Dezember 2011 in Dienst gehen. Doch bis heute fahren die Züge nicht im Planeinsatz. Ganz anders bei Fleischmann, die den original 320 km/h schnellen Velaro-D jetzt in den Fachhandel gebracht hat.

Fleischmanns Velaro-D auf der Spielwarenmesse in Nürnberg 2013





Der Velaro bei der Wartung bei Siemens in Krefeld-Wildenrath

Das Modell

Die ersten Modelle des 8teiligen Zuges waren 2013 auf der Spielwarenmesse in Nürnberg zu sehen. Nunmehr erscheint das Modell in DCund AC-Ausführung beim Händler.

Dabei ist das 4-teilige Grundset von Fleischmann nicht gerade ein Preisschlager. Die digitale

Grundeinheit in AC kostet 549 €. Möchte man den Artikel mit einem ZI-MO-Sounddecoder, der über eine PluX16-Schnittstelle angeschlossen ist, und Innenbeleuchtung haben, muss man also 649 € auf den Tisch legen. Auch die zweiteiligen Ergänzungssets kosten zwischen 149 € bzw. 189 €. Lediglich die analoge Grundpackung in DC ist 20 € preiswerter.

Damit beläuft sich der Kaufpreis für eine vorbildgetreue, 8-teilige Garnitur

auf Preise zwischen 857 € und 1.027 €.

Ob der Zug diesen stolzen Preis rechtfertigt, zeigen wir Ihnen in dem nachfolgenden Modelltest.

Das 4-teilige Grundset besteht aus zwei Endwagen, einer in der 1. Klasse und einer in der 2. Klasse, einem Stromrichterwagen mit Bordrestaurant in der 1. Klasse und einem

Mittelwagen der 2. Klasse.

In diesem Mittelwagen ist auch der Motor des Modellzuges untergebracht.



Formen und Proportionen des Fleischmann-Velaro sind gut getroffen

Das Spitzen- und Rücklicht ist in der Grundausstattung immer eingeschaltet. Beim Richtungswechsel erkennt die Platine die Veränderung und wechselt das Licht. Dies geschieht so schnell und zügig, dass ein kleines Zurückrollen des Zuges bereits zum Lichtwechsel führt.

In beiden Triebköpfen befindet sich eine 6-polige Schnittstelle nach NEM 651. Nach dem Ziehen eines Brückensteckers kann man hier einen Funktionsdecoder einbauen und so das Front- und Rücklicht individuell schalten. Zu beachten ist dann, dass der Mittelwagen, der Motor und Steuerplatine enthält, richtig herum mit den Waggons gekuppelt wird.

Um an diesen NEM-Stecker heranzukommen, muss man das Gehäuse an vier Stellen abspreizen, wie es die ausführliche Anleitung beschreibt. Mit etwas Übung gelingt einem dies auch recht einfach.

Tipp: Anders als von Fleischmann in der Anleitung beschrieben, empfehlen wir ihnen hier aber nicht den Einsatz eines Schraubendrehers, um das Gehäuse vom Rahmen zu trennen. Dies kann beim Abrutschen sehr unschöne Kratzer verursachen. Nehmen Sie hierzu lieber ein paar Zahnstocher. Diese können Sie dann auch an den Trennstellen stecken lassen, was ebenfalls zu einem leichteren Abnehmen des Gehäuses führt.

tung auf diese Weise die in einer darunter liegenden Kulisse aeführte Kurzkupplung. Dagegen ist vom Prinzip nichts einzuwenden. Doch zeigte sich bei unserem Testmodell, dass sich die Kupplungskulisse beim Zusammenstecken des Zugverbandes aus der Führung drückt, da die Inneneinrichtung hier der Kupplungskulisse nicht genügend Halt gibt. Auch in einschlägigen Internetforen berichteten Modellbahner von ähnlichen Erfahrungen. Hier sollte man bei Fleischmann noch einmal dran arbeiten und die Technik für künftige Auflagen verbessern. Ein Fixieren der Inneneinrichtung Schrauben oder das Anbringen einer separaten Halteplatte könnten hier schon das Problem beseitigen.

Die Kupplungsverkleidung an der Front des Zuges ist wie eine Modellkupplung in einem NEM-Schacht gesteckt. Sie lässt sich leicht abziehen. So ist es dem Modellbahner möglich, den Zug auch in vorbildlicher Mehrfachtraktion fahren zu lassen.

Die BR 407 gibt es schönes, geschlossenes Zugbild ab

Bleiben wir weiter bei Triebden köpfen bzw. Endwagen. Die Inneneinrichtung ist mit Rastnasen Wagam gonrahmen fixiert. Gleichzeitia hält die Inneneinrich-



In diese Kupplungskulissen passen sowohl "normale" Kupplungen, wie auch eine spezielle Kupplungsstange, die der Verpackung aber leider nicht beiliegt. Der Modellbahner, der seinen ICE 3 in Doppeltraktion fahren lassen möchte,

muss diese Kupplung im Zubehör erwerben. Hier sind wir der Meinung, dass man bei Fleischmann diesen Cent-Artikel jeder Grundpackung beilegen sollte. Apropos Zubehör. Dem liegen Zuq für jeden aus der Halterung fallen. Setzt man die beiden Ergänzungssets und das Grundset zusammen, dann bringt es der Zug auf satte 230 cm Länge. Ein beeindruckendes Maß.



Geringfügig vereinfachter, aber feiner Dachgarten beim Siemens Velaro-D, BR 407 von Fleischmann

Waggon seitliche Drehgestellschürzen bei. Damit erreicht man zwar ein vorbildliches Zugbild, erhöht aber den minimal befahrbaren Kurvenradius von 355 mm auf 540 mm.

Der insgesamt 117,5 cm lange Zug macht auf geraden Strecken ein sehr gutes, geschlossenes Zugbild. In ganz engen Kurven schaffen es dann auch die beweglichen Faltenübergänge nicht mehr zusammen zu bleiben. Damit der Zug weit genug ausschwenken kann, hat man bei Fleischmann den hinteren Teil der Wagenschürzen, also den Teil in Höhe der Kupplungen, federnd ausgelegt. Eine wirklich gute Idee. Bleibt nur zu hoffen, dass die nur an einer Stelle fixierten Schürzen nicht nach längerem Betrieb ausleiern oder sogar

Um die modernen Züge schneller und wirtschaftlicher zu machen, werden sie immer stromlinienförmiger. Für den Velaro bedeutet dies, dass nur noch der Mittelwagen einen kleinen "Dachgarten" aufweist. Dieser ist aber korrekt dargestellt. Auch die beiden unterschiedlichen Stromabnehmer für den internationalen Verkehr sind neu konstruiert und filigran wiedergegeben. Allerdings sind sie funktionslos ausgefallen. Schaden, denn nur mit geringem Mehraufwand wäre das änderbar, schließlich sitzen Antrieb, Platine und Decoder im selben Wagen.

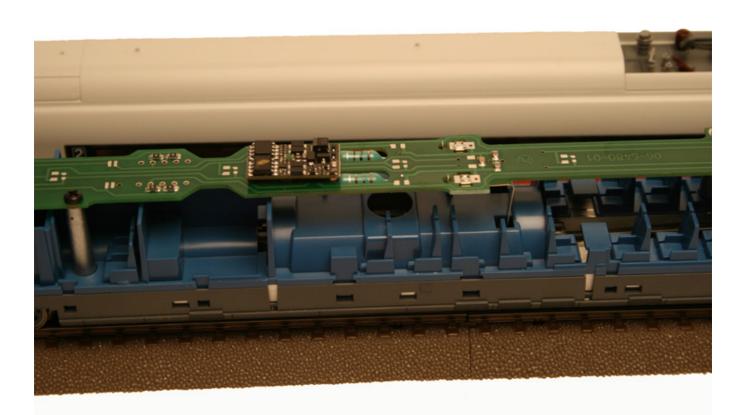
Man hat aber wohl bei Fleischmann Angst, dass die feinen Pantographen an manchen Modellbahnoberleitungen hängen bleiben und zu Schaden kommen könnten. Diese Angst ist nicht ganz unbegründet.

Wie schon bei den Endwagen, so besitzen auch Speise- und Mittelwagen eine Inneneinrichtung. Gerade im Mittelwagen ist sie sehr gut konstruiert und verdeckt geschickt den Motor. Der in der Wagenmitte sitzende Motor mit Schwungscheibe treibt beide Drehgestelle über Kardanwellen an. Alle acht Räder sind dort mit Haftreifen ausgestattet.

punktgenauer Halt an Signalen und Stoppstellen möglich ist und auch Rückmelder den Zug sofort erkennen. Serienmäßig erfolgt die Stromabnahme gleichzeitig von beiden Endwagen. Der Modellbahner kann aber auf Wunsch die Stromabnahme auf den jeweils vorderen Triebkopf reduzieren. Für den Digitalbetrieb besitzt die Platine im Mittelwagen eine PlusX16-Schnittstelle nach NEM.

Fahreigenschaften

Auf die Fahreigenschaften haben wir bislang noch keinen Blick geworfen. Doch bevor es losgehen kann, muss



Geschickt versteckt liegen Motor, Platine und Digitaldecoder im Mittelwagen

Die Stromabnahme erfolgt über die Köpfe der Steuerwagen, so dass ein

der Zug erst einmal aufgegleist werden. Hier empfiehlt sich eine gerade Strecke ohne Oberleitung. Die stromführenden Kupplungen haben eine gute Führung und einen sicheren Halt. Nur die Kupplungskulisse springt schon mal aus der Führung.



Aber auch mit "loser" Kupplungskulisse fuhr der Zug sicher über unsere Testanlage. Nach 20-minütiger Einfahrzeit haben wir den Test gestartet. Das digitale Grundset setzte sich mit leichtem Motorgrummeln schon bei Fahrstufe 1 in Bewegung. Gleichmäßig reagierte der Zug auf Veränderungen der Fahrstufen, ohne dass sich das Laufgemerklich veränderte. räusch Stromabnahme, von beiden Endwagen, war in jeder Situation sicher. Es gab keine Aussetzer und auch kein Ruckeln. Die Fahrten über sämtliche Gleisbilder unserer Anlagen liefen ohne Entgleisungen und Probleme ab.

Auf unserer Redaktionsanlage erreichte der Fleischmann-Velaro-D eine Höchstgeschwindigkeit entsprechend rund 260 km/h.

Das liegt zwar deutlich unter der Vorbildgeschwindigkeit, doch hatten wir bei diesem Speed schon an manchen Kurven die Befürchtung, dass der Zug hier aus den Gleisen springen müsste. Dies tat er aber glücklicherweise nicht. Ob der leistungsstarke Motor die 8-teilige Garnitur genauso schnell beschleunigt, konnten wir leider nicht testen, erfahrungsgemäß ergeben sich aber nur sehr geringe Unterschiede.



Begegnung auf freier Strecke. Beim Vorbild muss die DB AG noch lange auf dieses Bild achten. Mit dem Fleischmann ICE 3, Velaro-D von Siemens, ist das auf Ihrer Modellbahn-Anlage aber schon möglich.

Bedruckung, Beschriftung und Lackierung sind lupenrein und fehlerfrei. Der Verpackung liegen Decails mit unterschiedlichen Zugläufen bei, die jeder Modellbahner, je nach Wunsch, anbringen kann. Die Trennkante sind sauber und die Gravuren ordentlich und sehr plastisch ausgeführt. Alle Scheinwerfer und Scheiben sitzen passgenau im Gehäuse.

Bei unserem Testmodell aus der Serienproduktion waren allerdings nicht alle Bauteile richtig zusammengesteckt. Ob der Zug das Werk schon so verlassen hat, oder ob diese Fehler erst beim Transport entstanden sind, konnten wir natürlich nicht ermitteln. Mit ein paar kleinen Handgriffen waren diese Fehlerchen aber schnell behoben und der Zug befand sich wieder in einem einwandfreien Zustand.

Tipp: Weitere Test-Spezial-Ausgaben finden Sie im Portal Modellbahntechnik aktuell zum kostenlosen Download.

Für Fans von Soundeffekten sei noch eine Besonderheit des Modells angemerkt: Die Version des Modells inklusive dem ZIMO-Sounddecoder liefert Führerstands-Sprachausgaben mit, die über eine Digitalzentrale wie die Fleischmann/Roco Z21 abgerufen werden können. Es ist zwar nicht vorbildgerecht, dass man Führerstandsanweisungen außerhalb des Zuges hört, ein netter Gimmik ist es trotzdem.

Fazit: Optisch gut gelungen, mit feinen Fahreigenschaften ausgestattet und technisch auf der Höhe der Zeit präsentierte sich Fleischmanns Velaro-D, BR 407. Der Zug ist eigentlich für Fans der Epoche 6 mit genügend Platz auf der Anlage ein Muss, doch der hohe Preis wird viele interessierte Käufer zögern lassen. Manch einer wird sicher warten, ob das Modell in einiger Zeit nicht zu deutlich geringem Preis zu haben ist. Weitere Infos: www.fleischmann.de

Impressum Modellbahntechnik aktuell Spezial Nr. 14, Juni 2013

ISSN 1866-2803

Herausgeber 2media Online-Verlag GbR

Kiesstraße 17 D-46145 Oberhausen

http://twitter.com/modellbahn

E-Mail redaktion@modellbahntechnik-aktuell.de
Chefredakteur Rudolf Ring, Mülheim an der Ruhr (V. i. S. d. P.)
Stellv. Chefredakteur Dieter Holtbrügger, Duisburg (www.dihoba.de)

Lektorat Dr. Johannes Kersten, Düsseldorf Fachgutachter Dr. Hans-Hermann Kiltz, Bochum Joachim Wiltfang, Rheine

Objekt-Betreuung Michael-Alexander Beisecker, Oberhausen

Online-Dienste Christian Grugel, Münster (www.münster-webdesign.net)

Bildquellennachweis Sofern nicht anders ausgewiesen, stammen Bilder vom genannten Autoren.

Digitale Bildbearbeitung

und Modellfotos Dieter und Florian Holtbrügger, Duisburg

Modellbahntechnik aktuell erscheint als Magazin im PDF-Standardformat von Adobe. Die Ausgaben werden auf dem Internet-Portal www.modellbahntechnik-aktuell.de zum Download bereitgestellt.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Autorenmeinung wieder, die von der des Herausgebers oder der Redaktion abweichen

kann und darf. Nachrichten an die Autoren senden Sie bitte an die Redaktionsadresse, wir leiten sie gerne weiter.

Alle Angaben wurden mit Sorgfalt ermittelt, basieren jedoch auch auf der Richtigkeit uns erteilter Auskünfte und unterliegen

Veränderungen. Haftung, Garantie oder Gewährleistung sind daher ausgeschlossen.

Trotz sorgfältiger Prüfung distanzieren wir uns ausdrücklich von allen Inhalten redaktionell erwähnter oder verlinkter Webseiten.

Für deren Inhalte sind ausschließlich die betreffenden Betreiber verantwortlich.

Alle genannten Markennamen und Produktbezeichnungen sind eingetragene Warenzeichen ihrer Eigentümer.

Vervielfältigungen jeder Art nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Copyright 2013 by 2media Online-Verlag GbR, Oberhausen