

Modellbahntechnik aktuell



Neuheiten

- Dietz DCC-Lichtleiste
- ESU Pullman Eilzugwaggons
- KPF Zeller Reinigungswaggon
- NOCH Weichenmodule
- Tams Kehrschleifenmodul
- Vollmer Steinkunst

Modellbahn-Tests

- Märklin BR 038 in Spur 1
- PIKO: Einheits-Schwergewicht BR 150
- „Rangierfloh“ PIKO BR 101



Sonderausgabe zum
**1. Tag der
Modelleisenbahn**



Titelbild: Märklins neue Doppelstockwagen für den Regionalexpress in H0

In dieser Ausgabe lesen Sie die folgenden Beiträge:

Herbst-/Winter-Neuheiten 2015: Dietz DCC-LED-Lite ESU Pullman Eilzugwagen KPF Zeller: Neue Reinigungswaggons Märklin Doppelstockwagen-Set NOCH Weichenmodule für N und Z Tams: Neues Kehrschleifenmodul Vollmer: Steinkunst	S. 4
Märklin: Marke des Jahrhunderts und neue Erlebniswelt	S. 11
Modellbahn-Test I: PIKO Einheits-Schwergewicht BR 150	S. 13
Modellbahn-Test II: Märklin BR 038 in Spur 1	S. 18
Modellbahn-Test III: Rangierfloh PIKO DR BR 101	S. 21
Modellbau-Messe Friedrichshafen 2015	S. 23



Die **Untere Ruhrtalbahn** zählte für Jahrzehnte zu den Lebensadern des Ruhrgebietes, das wie keine andere Region von der Industrie geprägt war. Der Transport von Menschen und Gütern auf dem Schienenweg entlang der Ruhr ermöglichte Unternehmen und Privatreisenden lange vor dem Siegeszug des Autos wirtschaftlichen Erfolg und ein erhöhtes Maß an Mobilität.

Der profunde Kenner der regionalen Eisenbahngeschichte Martin Menke und Technikjournalist Rudolf Ring haben rund 150 historische Aufnahmen aus dem Archiv der Eisenbahnfreunde Mülheim an der Ruhr e.V. und privaten Sammlungen zusammengestellt, die eindrucksvoll das zeitgenössische Leben und den Betrieb auf und neben den Gleisen der Unteren Ruhrtalbahn zwischen Styrum und Kettwig präsentieren.

Die einzigartigen Bilder zeigen Streckenabschnitte, Fahrzeuge, Haltepunkte, Eisenbahner

bei der Arbeit und die faszinierende Modellbahnanlage der Unteren Ruhrtalbahn.

Im Buch- und Onlinehandel erhältlich, z.B. bei **amazon**.

(ISBN 978-3-95400-440-9 • 19,99 €[D] • 128 S.
• 150 Abb. • gebunden • 16,5 x 23,5 cm • 500 g)

Editorial



Der 2. Dezember wird zum **Tag der Modelleisenbahn**

*Lieber Modellbahner,
herzlich willkommen zu Ihrer neuen Ausgabe von
Modellbahntechnik aktuell.*

Auf Initiative der TV Sendereihe Eisenbahn-Romantik, dem europäischen Verband MOROP (mit allen Mitgliedsverbänden) und unterstützt von BDEF und MOBA startet 2015 zum ersten Mal am 2. Dezember der internationale „Tag der Modelleisenbahn“.

Blicken wir zurück: Rund 125 Jahre ist es her, dass die Firma Märklin auf der Leipziger Messe eine Lok mit Wagen vorstellte, die vor staunendem Publikum auf einem Schienenkreis ihre Runden drehte. Es war die erste Systemeisenbahn der Welt und das Startsignal für die Serienfertigung. Mehr als ein Jahrhundert schon hat die Modelleisenbahn ihren festen Platz unter dem Weihnachtsbaum und im Hobbykeller.

Immer wieder in den letzten Jahren wurde das Ende der Modelleisenbahn vorausgesagt, doch sie ist so lebendig wie eh und je. Natürlich hat sie in den Kinderzimmern von Playstation und Computer Konkurrenz bekommen und muss sich mittels neuer Technik immer wieder behaupten. Aber die Faszination der Eisenbahn in Miniatur ist bei Jung und Alt ungebrochen. Das beweisen schon die Besucherzahlen auf den Modellbahnmessen, wo sich die Massen an den Anlagen nicht sattsehen können

In unserer digitalen Welt, die längst auch die Kinderzimmer beherrscht, ist es dringend an der Zeit, der Modelleisenbahn die Anerkennung auszusprechen, die ihr längst gebührt - als kreatives, lebensnahes und pädagogisches Spielzeug und als künstlerisch wertvolles und technisch anspruchsvolles Hobby.

Der internationale Tag der Modelleisenbahn am 2. Dezember wird mithelfen, die kleinen Bahnen wieder mehr ins Blickfeld der Menschen zu bringen. An diesem Datum und seinem darauffolgenden Wochenende sollen weltweit Bahnen in Miniaturformat in Betrieb gehen, sollen Modellbahnanlagen ihre Pforten öffnen und Ausstellungen organisiert werden. Die kleine Eisenbahn soll einen riesengroßen Bahnhof bekommen.

*Viel Vergnügen beim Lesen Ihrer aktuellen Ausgabe,
mit besten Modellbahner-Grüßen*

A handwritten signature in cursive script that reads "Rudolf Ring".

Rudolf Ring (Chefred.)

Modellbahn-Neuheiten

Herbst-/Winter- Neuheiten 2015

Zu keiner Jahreszeit können wir Modellbahner uns auf so viele lieferbare Neuheiten freuen wie in der Zeit vor Weihnachten. Wir haben für Sie ausgewählte Neuheiten zusammengestellt, die wir Ihnen nachfolgend in alphabetischer Reihenfolge präsentieren.

Dietz: DCC-Lite

Aus dem Schwarzwald wird passend zur dunklen Jahreszeit eine Beleuchtungsaktion gestartet: Die neue Lichtleiste DCC-LITE ist bestückt mit warmweißen SMD-LEDs und hat einen integrierten DCC-Decoder. Mit den Abmessungen 150 x 10 mm ist die Lichtleiste für viele Nenngrößen/Maßstäbe geeignet.



Dietz Modellbahntechnik bringt mit einer neuen LED-Lichtleiste eine universell anwendbare, „intelligente“ Beleuchtungseinheit

Die Befestigung ist wahlweise per Schrauben oder Klebepads möglich und passt in fast alle Gartenbahnwagons so wie in viele Fahrzeuge anderer Baugrößen ebenso wie auch in diverse Modellbahnhäuser. Weitere Infos: www.d-i-e-t-z.de

ESU: Pullman Eilzugwagen G36/37 in H0

Die Modellbahn-Experten von ESU sind bislang durch die Konstruktion überragender Triebfahrzeuge in Erscheinung getreten. Nun zeigen sie mit den neu-

en Modellen der Pullman-Eilzugwagen, dass sie auch Waggon „können“.

Die Pullman-Modelle sind liebevoll gestaltete H0-Nachbildungen der wichtigen deutschen Eilzugwagen-Serie. Die Modelle weisen die korrekten Fahrzeuglängen. An den Einstiegen blickt der Modellbahner je nach Vorbild auf Imitationen von Holz-Trittstufen oder auf geätzte Trittroste. Obwohl die Wagen zahlreiche separat angesetzte Teile aufweisen, hat ESU besonders auf Robustheit geachtet, damit die Modelle nicht nur schön aussehen, sondern auch bedenkenlos angefasst werden können.

Bei den DRG- und SNCF-Versionen mussten die Fahrgäste über offene Übergänge die Wagen wechseln, die DB- und DR-Wagen tragen die typischen Faltenbälge. Die fein detaillierten Drehgestelle sind mit Dreipunktlagerung so konstruiert, dass einerseits auch bei schlechter Gleislage stets alle Räder auf der Schiene bleiben, andererseits die Räder wie am Original einen geringen Abstand zum Wagenkasten haben.

Die geteilten Achsen lagern in Metallbuchsen, die bei Einbau einer Innenbeleuchtung auch die Potentiale aufnehmen. So steht bei minimalem Rollwiderstand die maximale Anzahl von acht Stromabnahmepunkten bereit. Der Innenraum ist bereits für die Aufnahme einer ESU-Innenbeleuchtung vorbereitet. Im 2-Leiter-Betrieb sind bei abgenommenem Dach lediglich zwei Kabel an zwei im Dachbereich perfekt zugängliche Lötflächen zu löten, die Lichtleiste zu kürzen und in die Halterung einzuklipsen – fertig!

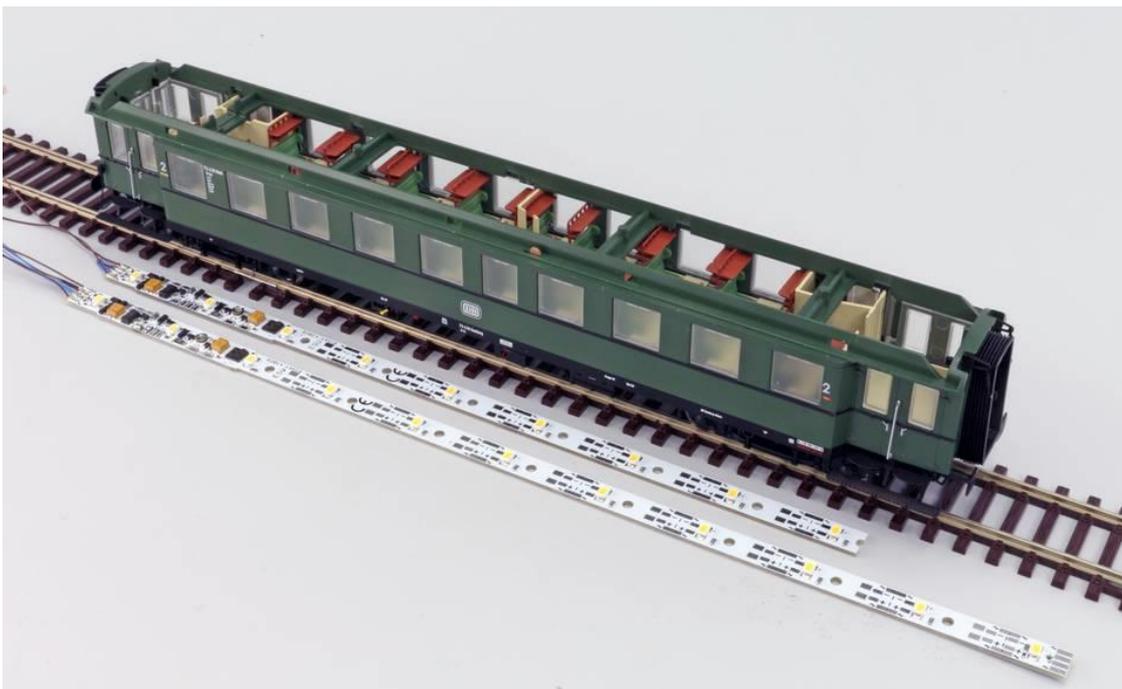


Eilzugwagen der Reichsbahn-Bauarten 1936/37. Erstmals in Großserie werden dabei der außergewöhnliche 1.-Klasse-Halbgepäckwagen sowie der als Umbau aus 3.-Klasse-Wagen entstandene Halbspeisewagen erhältlich sein

Für Dreileiterbahner ist die Montage kaum aufwändiger. Die H0-Passagiere freuen sich so auch bei Nachtfahrt über die mehrteilige und mehrfarbig lackierte Inneneinrichtung. Erstmals in H0 rollen in maßstäblicher Ausführung der Halbspeisewagen BR4ye - 36/50

und der außergewöhnliche Halbgepäckwagen AD4yse-36/49/54 an, beide natürlich für die Epochen III und IV der DB.

Die Wagenfamilie der Eilzugwagen aus dem Beschaffungsprogramm ab 1936/37 als originalgetreue Pullman-Modelle in Spur H0 umfasst nicht weniger als 27 (!) Modelle der Epochen II, III und IV und ist ab Ende November zu haben. Der UVP beträgt 54,90 Euro. Weitere Infos: www.esu.eu



ESU-Modell des Eilzugwagens G36/37 für die Nenngröße H0, gleichzeitig betriebsbereit für Zweileiter- und Mittelleiter-Anlagen

KPF Zeller: Neu konstruierte H0-Reinigungswaggons

Um dem Problem der Verschmutzung von Schienen und Mittelleiter zu begegnen, gibt es eine ganze Reihe von Lösungen, die von manuellen Reinigungsbürsten bis zu §fahrbaren Staubsaugern reichen. Mit einem völlig neu konstruierten Reinigungswagen für die Nenngröße H0 sagt nun KPF Zeller, bekannt für hochwertige Rollenprüfstände, dem Problem der Verschmutzung der Gleise hochwirksam den Kampf an.

Die Reinigungswaggons von KPF Zeller basieren auf einem zweiachsigen Märklin/TRIX-Flachwagen, der über keine Kurzkupplungs-Kinematik verfügt, um einem Verhaken in engen S-Kurven vorzubeugen. Die Reinigungswaggons sind neben der eigentlichen Einrichtung für die Reinigung noch mit einem zusätzlichen, „aufgeladenen“ Gewicht ausgestattet.

Wem das optisch nicht gefällt genug ist, kann den Reinigungswagen sehr einfach kaschieren und ein zusätzliches Ladegut aufsetzen. Damit ist es absolut kein Problem, den (oder die) Reinigungswaggons in einen „normalen“ Güterzug einzustellen. Wichtig dabei: Da sich die Reinigungswaggons durch die mechanische Auflage der Reinigungspads schwerer ziehen lassen als ein gängiger Modellbahn-

Waggon, sollten Sie die „mobile Putzkolonne“ aus Gründen der Betriebssicherheit am besten unmittelbar hinter der Lokomotive kuppeln, um Entgleisungen vorzubeugen.



Schon nach wenigen Runden auf der Anlage zeigen die Reinigungspads deutlich ihre Effizienz gegen die Verschmutzung von Schienenköpfen und Mittelleiter

Das Wichtigste bei einem Reinigungswagen ist das Reinigungsergebnis. Hier legt das Reinigungssystem von KPF Zeller die Messlatte für passive, abrasiv arbeitende Reinigungswaggons tatsächlich ein Stück höher.

Das System aus aufliegendem Reinigungspad und Reinigungsflüssigkeit (Nassreiniger) schafft nicht nur den typischerweise bei den ersten Runden massiv eingesammelten Schmutz beiseite, sondern zeigt im Test auch nach mehreren Reinigungsfahrten und auch auf „sauberen Schienen“ noch eine bemerkenswerte Reinigungseffizienz.

Für Zweileiter-Fahrer ist der „SRW-A“ (Außenleiter) das richtige Modell, das die Reinigung und Pflege der beiden Schienen übernimmt. Für Mittelleiter-Fahrer ist der Aufwand etwas größer, denn zur Reinigung und Pflege des Mittelleiters wird der „SRW-M“ (Mittelleiter) entweder exklusiv oder zusätzlich benötigt. Preise:

- Schienenreinigungswagen SRW-A für die Außenleiter 34,95 €
- Schienenreinigungswagen SRW-M für den Mittelleiter 32,95 €
- SRW-A plus SRW-M als Set inklusive blauem Vlies 59,00 €
- Das gelbe Vlies mit dem dazugehörigen Spezial-Reiniger kostet 9,50 €



Das neueste Set trägt die Art.-Nr. 43570 und beinhaltet 3 Doppelstocktriebwagen der Epoche 6 mit Innenbeleuchtung. Neben dem 1./ 2.-Klassewagen und einem reinen 2.-Klassewagen wurde dem Set natürlich auch ein Steuerwagen beigegefügt. Einzelne Ergänzungswagen sind im Märklin-Programm (z.B. Art.-Nr. 43571 für 79,99 € UVP) weiterhin erhältlich, jetzt ebenfalls auch mit Innenbeleuchtung.

Jeder Lieferung liegt eine ausführliche Beschreibung für die Anwendung bei. Alle Teile des Systems sind auch als Ersatzteile einzeln erhältlich. Weitere Infos und die Bestellmöglichkeit unter www.kpf-zeller.de und <http://kpf-shop.de>.

Märklin: DoSto-Set

Die modernen Doppelstockwagen der Regionalexpresszüge gehören schon seit langem zum Programm diverser Modellbahnhersteller. Auch Märklin hat diese Wagen schon vor Jahren ins Programm aufgenommen und immer wieder aktualisiert oder durch spezielle Sets ergänzt.

Mit dem Märklin-Doppelstockwagen-Set bilden Sie den modernen Nahverkehr auf Ihrer Anlage ab

Diese ist mit weißen SMD-LEDs ausgestattet und gibt das Bild der aktuellen Ausführung dieser Wagen mit einem recht hellen Farbton sehr gut wieder. Dabei wurden beide Etagen der Doppelstockwagen einzeln beleuchtet.

Die Masseabnahme erfolgt von jedem einzelnen Wagen und dort von allen vier Achsen. Der Strom vom Mittelleiter wird mittels Schleifer vom Steuerwagen abgegriffen und über eine einpolige, stromführende Kupplung an die anderen Wagen durchgeleitet.

Die Stromverbindung zeigte sich im Alltagsbetrieb als sehr sicher und zuverlässig. Störendes Flackern auf Grund schlechter Kontakte konnten praktisch keine festgestellt werden.

Am Steuerwagen wechselt das Licht fahrtrichtungsabhängig mittels einer einfachen Elektronik. So lässt sich das Set sowohl im Analog-, wie auch im Digitalbetrieb einsetzen.

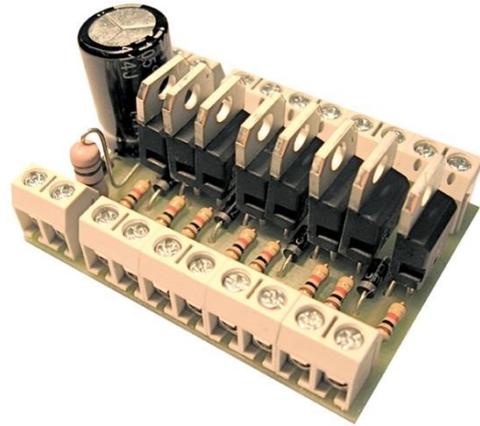
Ein Funktionsdecoder wurde nicht verbaut, so dass alle Beleuchtungseinrichtungen ständig leuchten. Auch findet man in der beiliegenden Anleitung keinen Hinweis auf den Anschluss eines Funktionsdecoders.

Fazit: Für 279,99 € (UVP) erhält man einen sehr schönen Doppelstockzug mit moderner Beleuchtung, der auf klassischen Anlagen genauso seine Dienste tut wie auf digitalen. Etwas mehr Mut zur Innovation hätte man Märklin bei der Entwicklung gewünscht, aber der zuverlässige Betrieb ist das große Plus dieser Garnitur.

NOCH: Weichenmodul

Das Schalten von KATO und ROKUHAN Weichen wird jetzt noch leichter – digital wie analog. Denn ganz gleich, ob Sie neu einsteigen oder Ihr bestehendes System verwenden möchten: Mit dem Weichenmodul können konventionelle 2x4-Tasten-Stellpulte und andere Stellpulte mit Tastfunktion (z. B. von Märklin) zur Ansteuerung von KATO und ROKUHAN Weichen verwendet werden.

Insgesamt 4 Weichen können mit jedem Weichenmodul geschaltet werden. Der Anschluss der Weichen, des Stellpultes und der Stromversorgung erfolgt über Schraubklemmen.



Das neue NOCH-Weichenmodul für KATO- und ROKUHAN-Weichen lässt sich mit analoger und digitaler Schaltungstechnik einsetzen

Das neue Weichenmodell für KATO und ROKUHAN Weichen hat die Art.-Nr. 60264, der UVP beträgt 34,99 €. Weitere Infos finden Sie unter www.noch.de.

Tams: neues Kehrschleifenmodul

Neu von Tams ist das Kehrschleifenmodul KSM-3 für digitale Gleichstromanlagen. Die kleine Schaltung stellt nicht nur die Polarität innerhalb der Kehrschleife richtig ein, sondern kümmert sich auch noch um die richtige Stellung der Weiche.

Der Ablauf innerhalb der Kehrschleife ist denkbar simpel: Der Zug fährt entsprechend der Weichenstellung nach links oder rechts in die Kehrschleife. Ob die Weiche gerade so steht, wie sie vom KSM-3 bei der letzten Zugdurchfahrt gestellt wurde, oder ob sie zwischenzeitlich von Hand oder durch eine externe Schaltung verstellt wurde, spielt keine Rolle. Wenn nötig, stellt das KSM-3 die Polarität innerhalb der Kehrschleife „passend“ zur Polarität außerhalb ein.

Kurz vor der Ausfahrt aus der Kehrschleife löst der Zug beim Überqueren der Trennstelle zwei Schaltvorgänge aus (wenn erforderlich):

1. Den Wechsel der Polarität innerhalb der Kehrschleife
2. Das Umschalten der Weiche

Das KSM-3 ist so konzipiert, dass es den zwangsläufig bei der Ausfahrt des Zuges aus der Kehrschleife auftretenden Kurzschluss innerhalb von wenigen Millisekunden durch Umpolen der Polarität innerhalb der Kehrschleife aufhebt.

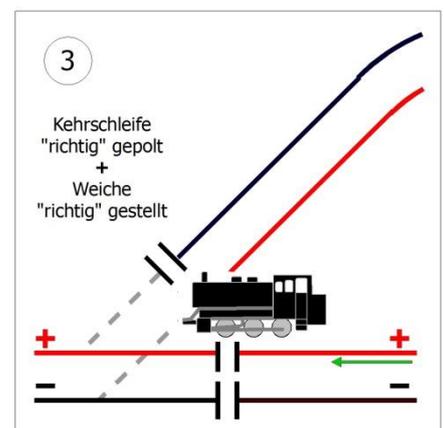
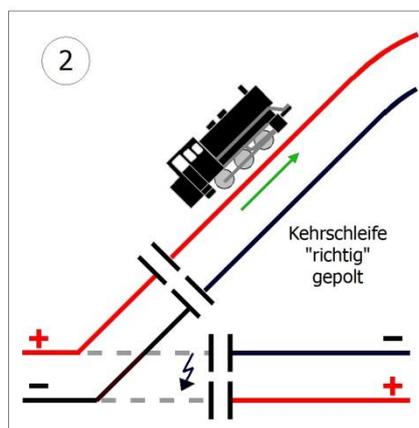
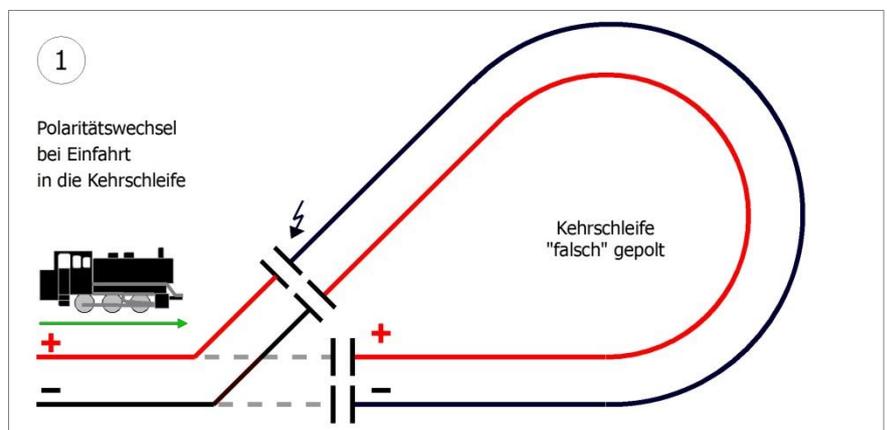
Andere Kehrschleifensteuerungen ermöglichen doch eine kurzschlussfreie Durchfahrt des Zuges? Das ist richtig, dafür sind jedoch an der Ein- und Ausfahrt der Kehrschleife zusätzliche Übergangsbereiche erforderlich (häufig als „Sensorgleise“ bezeichnet). Sobald der Zug in diese (zunächst stromlos geschalteten) Übergangsbereiche einfährt, wird die Polarität innerhalb der Kehrschleife angepasst. Die Nachteile dieser Variante: Der Platzbedarf für die Kehrschleife ist größer (mindestens um eine Loklänge) und mit dieser Version lässt sich das Problem der „falschen“ Polarität bei Drehscheiben nicht lösen.

Aber Kurzschluss ist Kurzschluss, oder? Nicht ganz, denn je später die Schaltung die Polarität wechselt und je ungenauer die Schaltung an die anliegende Gleisspannung angepasst ist, desto länger werden Räder und Schienen malträtiert. Das KSM-3 erkennt jedoch bereits den Spannungsabfall am Übergang zum Kurzschluss und

kann innerhalb weniger Millisekunden reagieren, bevor die Spannung infolge des Kurzschlusses zusammenbricht. Außerdem kann die Kurzschlussempfindlichkeit sehr einfach und präzise an die Gleisspannung angepasst werden: Eine LED zeigt das Erreichen des Optimums an.

Der Ausgang für den Anschluss der Schienen innerhalb der Kehrschleife „verträgt“ bis zu 8 A. Dem Einsatz des KSM-3 in Modellbahnen aller Nenngrößen bis hin zu Gartenbahnen steht damit nichts im Wege.

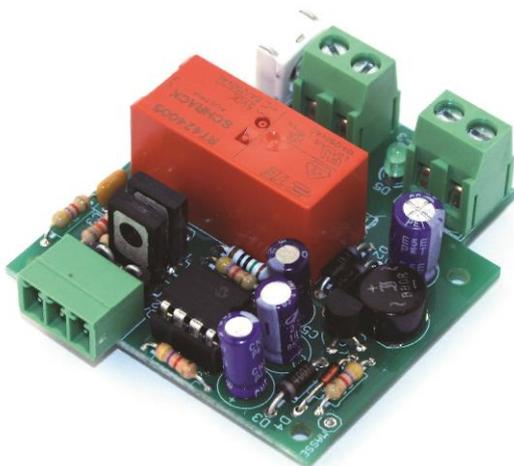
Die beiden Weichen-Ausgänge sind für den Anschluss einer Weiche mit Doppelpulenantrieb mit einem maximalen Schaltstrom von 1 A vorgesehen. Mit Hilfe des Adapters AMW-2 (ebenfalls im Tams-Lieferprogramm) können auch motorische Weichen geschaltet werden.



KSM-3: Eine für viele

Die Polarität innerhalb der Kehrschleife und die Weiche werden jeweils "richtig" für die Ausfahrt des Zuges gestellt, wenn die Lok die Trennstelle vor der Ausfahrweiche überquert. Daher stellt es – anders als bei anderen Kehrschleifenmodulen – kein Problem dar, wenn sich gleichzeitig mehrere Züge innerhalb der Kehrschleife befinden und z.B. direkt nacheinander ausfahren. Das KSM-3 ermöglicht daher auch eine komplexe Gestaltung innerhalb der Kehrschleife, z.B. mit mehreren abzweigenden Gleisen. Zusammenfassung KSM-3:

- Integrierter Ausgang zum Schalten der Weiche
- Automatisches Umschalten der Weiche vor Ausfahrt des Zuges aus der Kehrschleife
- Extrem kurze Reaktionszeit (bereits beim Spannungsabfall am Übergang zum Kurzschluss)
- Präzise Einstellung der Kurzschlussempfindlichkeit mit Hilfe einer LED-Anzeige



Das Tams KSM-3 ist ein robustes Kehrschleifenmodul, das maximal 8 A Strom am Schienenausgang und für Weichen 1 A bereitstellt

Die Abmessungen der KSM-3-Platine betragen 48 x 52 mm. Die Preise:

- UVP Bausatz: 29,95 €
- Fertig-Baustein: 39,95 €
- Fertig-Gerät (im Gehäuse): 44,95 €

Viessmann/Vollmer: Steinkunst für Modellbauer

Viele Modellbahner waren traurig, als Vollmer die Einstellung seiner Geschäftstätigkeit bekannt gab. Doch nur wenige Wochen später ließ die Firma Viessmann verkünden, dass man die Marke Vollmer erworben hat, weiterführe und ausbauen wird.

Das Viessmann an solche Sachen mit sehr viel Sachverstand heran geht und sich genau überlegt was, wie mit den Produkten aus dem eigenen Haus kombiniert werden kann, dass zeigte bereits die Übernahme von Kibri. Inzwischen gibt es hier beleuchtete Standmodelle, aber auch Funktionsmodelle in sehr guter Qualität.

Auf der Spielwarenmesse 2015 kündigte Viessmann / Vollmer dann bereits eine erste echte Neuheit hat, die unter dem Produktnamen „Steinkunst“ vertrieben wird. Steinkunst ist eine ganz neue Materialmischung zum Nachbilden von Straßen-, Dach- und Mauerplatten sowie Tunnelportale, Stützwände oder Dekorationsartikel, wie zum Beispiel Brunnen.

Bei Vollmer entstehen die Steinkunst-Produkte aus einem Quarzsandverbundwerkstoff (Sedimentverbundwerkstoff). Dieser Werkstoff ist wetterbeständig, so dass diese Artikel gerade auch für die Freunde der größeren Spurweiten und der Gartenbahn besonders interessant sind.

Dennoch lassen sie sich leicht erwärmen und damit in der Form den gewünschten Gegebenheiten anpassen. Auch ein individuelles Bearbeiten des Materials ist möglich, da es nicht zu hart und damit auch nicht so bruchgefährdet ist. Der größte Vorteil der Steinkunst-Produkte ist aber ihre Struktur und damit verbunden die sehr realistische Nachbildung von Steinstrukturen aller Art.



*Sieht aus wie Stein – fühlt sich an wie Stein – natürlich wie Stein:
Es ist Vollmer Steinkunst*

Die uns zu Testzwecken vorliegenden Arkaden in ziegelrot sowie die Steinkunst-Brunnen wirken äußerst realistisch und das bereits ohne eine zusätzliche farbliche Nachbehandlung.

Als weitere Steinkunst-Elemente sind die Straßenplatten erwähnenswert (48244 H0, Straßenplatte Kopfsteinpflaster, je 2 Endstücke L 1,7 cm x B 8 cm, UVP 5,95 €). Die Straßenplatten aus der Steinkunst-Serie sind wetterfest und bieten eine unübertroffen realistische Steinoberfläche. Die Platten

sind flexibel und einfach mit einem Cutter-Messer zuschneidbar.



Steinkunst-Straßenplatte Kopfsteinpflaster passend zur Nenngröße H0

Für die Marke Vollmer legt speziell die Steinkunst ein gutes Fundament für einen erfolgreichen Neustart. Weitere Infos: www.vollmer-online.de/de/Steinkunst.html.

Modellbahn-Szene

Märklin: Marke des Jahrhunderts und neue Erlebniswelt

Märklin, das Traditionsunternehmen in der Welt der Modelleisenbahnen, steht seit über 150 Jahren für leuchtende Kinderaugen unter dem Weihnachtsbaum. Im Rahmen einer großen Markengala in Berlin wurde das Unternehmen Ende November mit dem Markenpreis der Deutschen Standards „Marken des Jahrhunderts“ ausgezeichnet.

Märklin zählt damit zum exklusiven Kreis der stärksten Marken Deutschlands. Ein prominent besetzter Beirat hochrangiger Markenexperten rund um den Verleger Dr. Florian Langenscheidt wählte Märklin zur „Marke des Jahrhunderts“ in der Produktgattung „Modelleisenbahn“. Marken, die herausragend für ihre Produktkategorie stehen, werden mit diesem Preis geehrt und

vom Verlag Deutsche Standards in die Sonderedition „Marken des Jahrhunderts – Stars 2016“ aufgenommen.

Das deutsche Familienunternehmen Gebr. Märklin & Cie. GmbH setzt seit über 150

Jahren Maßstäbe in der Branche. Von der ersten Modelleisenbahn im Jahre 1891, über die Vereinheitlichung der Maßstäbe durch die Einführung der Spurweite H0 1935 und die Digitalisierung der Modellbahn ab 1984 bis hin zu modernsten Steuergeräten, die es heute erlauben, die Modellbahn mit einer App vom Smartphone aus zu steuern.



Auszeichnungen, die Märklin immer wieder in der Modellbahnwelt verliehen werden, bestätigen die technologische Führerschaft des Unternehmens.

Mit den robusten Bahnen von my world und dem Start-Up-Sortiment fangen die Spielfreude und der Erstkontakt mit der Marke Märklin schon bei den Kleinen an.

Klassiker wie die grüne E-Lok namens Krokodil, die zum Symbol des Unternehmens wurde oder verschiedene ICE-Modelle stehen heute für das Eisenbahnspielen ganzer Generationen von Vätern und Kindern.

Märklin-Museum mit neuer Erlebniswelt

Spektakulär war im Jahr 2005 der Eisenbahnraub, bei dem geheime Museumsschätze aus dem legendären Turmzimmer des Modelleisenbahnherstellers Märklin verschwanden. 10 Jahre nach dem international aufsehenerregenden Millionen-Coup gibt es nun konkrete Pläne, die Sammlung in ansprechendem Ambiente der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

„Kaum ein anderes Spielwarenunternehmen kann auf eine so lange Geschichte zurückblicken wie Märklin. Einmalige Exponate, Handmuster und Zeichnungen sind Zeitzeugen einer turbulenten Historie von 1859 bis in die Gegenwart“, so Florian Sieber.



Ein Schatz der legendären Turmzimmer-Sammlung im Märklin-Stammsitz in Göppingen: Die Dampflok „Storchenbein“ von 1891

Im Turmzimmer des Firmengebäudes wurden regelmäßig Musterteile sorgsam eingelagert und aufbewahrt und entwickelten sich so im Laufe der Jahrzehnte zu einer wertvollen Sammlung. Ein Schatz, den es zu schützen gilt – dies empfahl auch die Denkmalschutzbehörde.

Märklin strebt an, die vollständige Sammlung für immer an Göppingen zu binden. Nach zweijähriger Planungsphase ergab sich nun eine geeignete Lösung für alle Seiten. Eine Märklin Stiftung wird gegründet.

„Die Turmzimmersammlung verkörpert alles, was Märklin zu einer weltbekannten Traditionsmarke gemacht hat, verkörpert auch, was unsere Industrie zu leisten imstande ist“, so Dr. Hariolf Teufel, Vorstandsvorsitzender der Kreissparkasse Göppingen. „Eine Stiftungslösung ist für die Anforderungen und Rahmenbedingungen insgesamt sehr gut geeignet. Wir haben den Vorschlag unterbreitet, dass die Kreissparkasse eine Märklin Stiftung gründet, diese Stiftung die Märklin Turmzimmersammlung erwirbt und dauerhaft übernimmt und erhält. Als Ganzes, als einzigartiges Ensemble ist die Sammlung ein wertvolles Kulturgut.“

Die Märklin & Cie. GmbH veräußert alle Museumsstücke aus der Turmzimmer-Sammlung komplett an die Stiftung und verpflichtet sich, den Erlös aus dem Verkauf vollumfänglich für den Ausbau des Museums in der Stuttgarter Straße zu verwenden. Märklin erhält die Ausstellungsstücke als Leihgabe und führt im Gegenzug jährlich einen Teil der Einnahmen an die Stiftung ab.

Die Gelegenheit, die logistische Situation für das geplante Projekt zu verbessern, ergriff Märklin bereits im Juli, als die Verträge für den Kauf des Nachbargrundstücks unterschrieben wurden. „Durch den Kauf des Geländes sind die Zu- und Abfahrt von Besuchern gesichert, ausreichend Parkplätze und weitere Räumlichkeiten vorhanden, um all unsere Ideen zu verwirklichen“, erläutert Florian Sieber.

„Es soll keine leblose Ausstellung werden, sondern eine große Märklin-Erlebniswelt, mit imposanter Modellbahnanlage und neuesten technischen Features, die Kinder und Erwachsene aus aller Welt begeistert.“

Darin ist sich der 30-Jährige Märklin Geschäftsführer mit Oberbürgermeister Guido Till einig: „Mit dem neuen Märklin Museum bietet sich eine einmalige Chance, einen echten Besuchermagneten für die Region Göppingen zu schaffen.“

Pressemeldung Märklin / Redaktion 

Modellbahn-Test I

PIKO: Einheits-Schwergewicht BR 150

Mit der schweren Güterzug-Elok BR 150 liefert PIKO ein weiteres Modell seiner Expert-Serie ab. Wir haben das H0-Modell ausführlich getestet.

Das Vorbild der BR 150

Schon kurz nach dem 2. Weltkrieg setzte die damals noch junge Deutsche Bundesbahn auf die Elektrifizierung der Hauptstrecken. Anfangs konzentrierte sich dies noch auf den Süden der Republik, doch nach und nach erhielten auch die anderen Bundesländer mit Oberleitung versehene Hauptstrecken. Zu Beginn reichten die Loks noch aus die den Krieg überlebt hatten, doch schnell wurde klar, dass neue Lokomotiven benötigt werden. Um Produktionskosten zu sparen, sollten diese Loks möglichst viele gemeinsame Komponenten aufweisen. So wurden Loks für den Nah-, den Fernverkehr, sowie für den Güterzugbetrieb ausgeschrieben.



Im klassischen grünen Farbleid präsentiert sich Museumslok E50 091 im DB Museum in Koblenz-Lützel

Die Loks erhielten die Typenbeschreibungen E10, E40, E41 und E50. Wegen ihrer vielen gleichen Baugruppen wurden diese Lokomotiven auch als Einheitsloks bezeichnet. Ab 1968 wurde dann die E50 zur BR 150 umbenannt. Die E50/ BR 150 war eine konsequente Fortentwicklung älterer Eloks und wurde benötigt, weil die ebenfalls für den Güterzugverkehr gedachte E40/ BR 140 für schwere Züge nicht stark genug war.

Die E50/ BR 150 besitzt asymmetrisch angeordnete Achsen, 3 je Drehgestell, sowie sechs Fahrmotoren mit jeweils 750 kW/h-Leistung. Diese beschleunigen die Lok auf bis zum 100 km/h Höchstgeschwindigkeit. Bereits 1957 gelangten die ersten Loks zur „Deutschen Bundesbahn“. Produziert wurde die BR 150 bis zum Jahr 1973. 2003 begann man dann mit der Ausmusterung der ersten von insgesamt 194

gelieferten Loks. Leider sind nur wenige Fahrzeuge dieser großen Einheitslokomotive erhalten geblieben. Zwei davon stehen im DB-Museum in Koblenz-Lützel.

Das Modell

PIKO hat seine Lok wieder der Expert-Serie zugeordnet, doch inzwischen sind diese Modelle so fein detailliert, dass man kaum noch einen Unterschied zu der Classic-Serie von PIKO ausmachen kann. Das spiegelt sich aber auch im Preis wieder. Nicht nur durch die gestiegenen Produktionskosten in Asien, sondern auch auf Grund der deutlich besseren Qualität der Modelle, hat PIKO mit seiner Expert-Serie das Billigpreissegment inzwischen verlassen.

Trotzdem, und das muss man an dieser Stelle klar zum Ausdruck bringen, sind die Fahrzeuge aus dieser Serie immer noch vergleichsweise preiswert.



Das PIKO-Modell der BR 150 beweist, dass auch eine klassische Elok keineswegs „langweilig“ aussehen muss

Für das analoge Gleichstrommodell der BR 150 beläuft sich der UVP auf 162,99 €. In AC-Digital werden 182,99 € aufgerufen und die Modelle mit Sound kosten in DC 259,99 € und in AC 269,99 €.

Unboxing

Das PIKO-Modell ruht in der bekannten Verpackung aus einem Karton mit Sichtfenster und darin in einem stabilen Blisterrahmen. Die Anleitungen und auch die Ersatzteilübersicht befinden sich in einer verschweißten Tüte. Ebenso liegen ein paar Bremschlauchnachbildungen bei. Weiteres Zubehör ist nicht vorhanden, wird aber

auch nicht benötigt, da die Lok bereits ab Werk vollständig ausgerüstet ist. Der Verpackung liegen die bereits bekannten, vielfältigen Anleitungen und Dokumentationen bei. Mehrsprachig gedruckt und gut bebildert findet hier jeder die passende Beschreibung. Das gilt auch für die Explosionszeichnung mit der Ersatzteilübersicht.

Die Optik

Das Modell mag von Anfang an gefallen. Die Farbgebung wurde perfekt getroffen. Die Bedruckung ist größenrichtig und ganz fein aufgebracht. Alle Farbtrennkanten sind gestochen scharf und Farbverläufe konnten keine festgestellt werden. Die Handläufe bestehen aus dünnen Kunststoffstreben. Diese sind sehr flexibel, so dass die Bruchgefahr minimiert wurde.

Auch die fein gestalteten Rangiertritte können gefallen. Besonders gut und stimmig ist den Sonnebergern der Dachgarten der BR 150 gelungen. Die Farbgebung der Leitungen, die Isolatoren und auch die Stromabnehmer wurden sehr gut ins Modell umgesetzt.



Der Dachgarten der BR 150 ist inklusive Leitungen, Isolatoren und Stromabnehmern ein sehr gelungenes Modell-Detail

Alle Fensterscheiben sind passgenau eingesetzt und geben den Blick ins Innere der Führerstände und seitlich auf die angedeutete Maschinenraumeinrichtung frei. Die Führerstände wurden ordentlich nachgebildet, die seitlichen Nachbildungen des Maschinenraums hingegen fallen sehr einfach aus. Außerdem sind alle Innendetails ein wenig zu hell ausgeführt. Hier wäre ein dunklerer Kunststoff besser gewesen. Auf einen Triebfahrzeugführer hat man bei PIKO verzichtet. Die seitlichen Lüftergitter sind korrekt ausgeführt worden, doch tät ihnen eine etwas stärker-

re Gravurtiefe gut. Die Lamellen wirken hier etwas zu flach

Die Drehgestelle und die Achsen wurden vorbildlich dargestellt. Viele Details, egal ob angesetzt oder angraviert, sind gut sichtbar und plastisch gestaltet worden. Dazu zählt auch der Indusi-Magnet zwischen den beiden Drehgestellen. Etwas problematisch ist der Sitz der beiden Pufferbohlen. Diese sind in zwei kleinen Löchern eingesteckt und fallen sehr leicht herunter. So verlor unsere Lok bei Testfahrten eine der beiden Pufferbohlen, die wir im Anschluss erst suchen mussten.

Die Technik des BR 150-Modells

Mit 22,7 mm Länge über Puffer trifft sie fast genau die Vorbildwerte. Gleiches gilt für die Maße in der Höhe und Breite. Auch der Achsabstand, sowohl zwischen den Achsen der einzelnen Drehgestelle, als auch zwischen den Drehgestellen wurde exakt getroffen.

PIKOs BR 150 besitzt einen starken, mittig sitzenden Motor mit Schwungmasse. Dieser treibt über Kardanwellen, Schnecken und Zahnräder vier der sechs Lokachsen an. Jeweils die mittlere Achse ist nicht angetrieben. Zur Stromabnahme werden aber alle zwölf Radsätze heran gezogen. Die Achsen weisen alle ein wenig Seiten- und Höhenspiel auf, so dass der Betrieb auch auf engen Radien und unsauber verlegten Gleisen sichergestellt ist.



Nach dem Abnehmen des Lokgehäuses erkennen Sie mittig auf der Motorplatine den Uhlenbrock-Digitaldecoder, der in einer PluX22-Schnittstelle steckt

Leider sind je Drehgestell zwei Zahnräder freiliegend, so dass von unten Anlagendreck in die Antriebsblöcke gelangen kann. Durch ein leichtes Spreizen kann man das Lokgehäuse problemlos nach oben abziehen. Direkt darunter befindet sich die moderne Platine mit PluX22-Schnittstelle. Außerdem wurde auf der Platine eine weitere Schnittstelle zum Anschluss von SUSI-Modulen verbaut.

Die Lok besitzt zwei größere Ausbuchtungen zur Aufnahme größerer Decoder, Energiespeicher und eines Lautsprechers. In der AC-Digital-Version ist serienmäßig ein Uhlenbrock-Decoder verbaut. Nach dem Lösen von drei kleinen Schrauben lässt sich die Platine gut nach oben abnehmen und man erhält den Zugang zum Antrieb der Lok.

Die Beleuchtung erfolgt mit weißen und roten SMD-LED. Wobei PIKO bei der BR 150 den unteren SMD-LED in einer eigenen kleinen Beleuchtungseinheit mit Platine zusammengefasst hat und die SMD-LED für das obere Spitzenlicht direkt auf der Lokplatine angelötet hat.

Über Lichtleiter wird dann das Licht zur oberen Lampenfassung weiter geleitet. Die SMD-LED für das weiße und rote, untere Licht, sitzt direkt hinter den Scheinwerfern. Streuen des Lichtes konnten wir bei dieser Lok nicht feststellen.

Beim genauen Blick auf die Platine stellt man auch fest, dass dort Kontaktpunkte zur Stromabnahme durch die Stromabnehmer vorhanden sind. Allerdings besitzen diese keine Kontaktflaschen um den Strom auch wirklich abgreifen zu können. Ob PIKO hierzu Ersatzteile anbieten wird, konnten wir bisher nicht ermitteln.

Fahreigenschaften

Unser digitales Testmodell setzte sich bereits ab Fahrstufe eins mit einem leichten Surren in Bewegung. Je höher wir die Fahrstufen regelten, desto leiser wurde die Lok. Dabei konnten wir keine Sprünge in der Geschwindigkeitszunahme feststellen. Gleichmäßig fuhr die Lok an und behielt ihre ruhige Fahrweise über den gesamten Regelbereich. Mit rund einer Loklänge ist der Auslauf auch ausreichend bemessen um kleinere Problemstellen der Modellbahnanlage überfahren zu können.

Dank ihres sehr hohen Reibungsgewichtes von 439 Gramm schafft es das PIKO-Modell die benötigte Zugkraft einer schweren Güterzuglokomotive auf die Gleise unserer Testanlage zu bringen. Darüber hinaus besitzt die BR 150 pro Drehgestell einen Haftreifen, jeweils an der hinteren Achse. Bei 100 Achsen beendeten wir unseren Zugkrafttest, ohne dass die Lok bis dahin an ihre Grenzen gekommen wäre. Dabei zog das Testmodell den Zug über eine Wendel und auch noch eine 3 %-ige-Steigung hinauf.

Nur die vorbildliche Höchstgeschwindigkeit konnte unsere Lok nicht erreichen. Mit gemessenen 86 km/h lag sie deutlich unter der Vorbild V_{\max} von 100 km/h. Doch der verbaute Decoder hat bei den Einstellwerten noch genügend Platz nach oben. Beim Analogtest beschleunigte die Lok dann auf gemessene 107 km/h, womit sie wieder voll in den NEM-Werten liegt.

Fazit: Den positiven Eindruck der letzten Modelle konnte die BR 150 anstandslos fortsetzen. Für eine Lok dieser Preisklasse erhält der Modellbahner und Sammler eine sehr gut detaillierte

Lok mit einwandfreier Bedruckung und Lackierung und ausgewogenen Fahreigenschaften. Somit ist das PIKO-Modell der BR 150 sozusagen im doppelten Sinne eine Einheitslok, denn es fasst alle Eigenschaften eines guten Modells zusammen und bildet tatsächlich eine stimmige Einheit.

Dieter Holtbrügger 

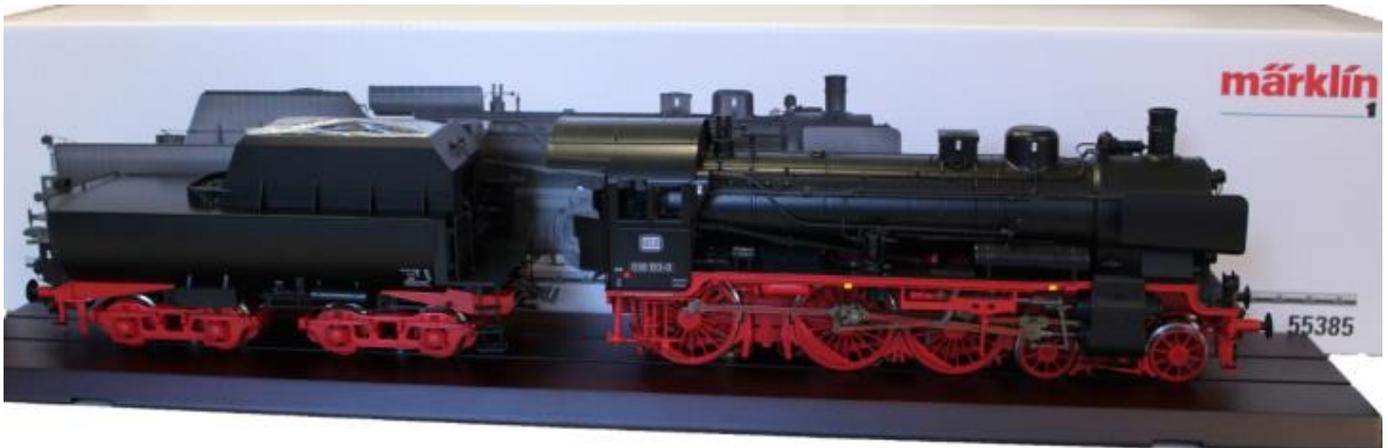
Modellbahn-Test II

Perfektion für die Königspur: Märklin BR 038 in Spur 1

Erstmals stellen wir Ihnen an dieser Stelle ein Spur-1-Modell ausführlich vor. Für den Test stellte uns Märklin das neue Modell eines Klassikers unter den Loks zur Verfügung: Eine Dampflok BR 38, vormals die Preußische P8. Fast 3.800 Exemplare wurden vom Vorbild dieser Maschine gebaut und nicht nur bei der deutschen Reichsbahn und der DB eingesetzt. Noch heute fahren einige 38er-Loks bei Museumsbahnen, so zum Beispiel im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen.

Unboxing und Aufgleisen

Bei Märklins aktueller Modellumsetzung hat man sich für den Nachbau eines Vorbilds mit Wannentender entschieden, den die Vorbild-Lok erst später im Tausch gegen ihren ursprünglichen Kastentender erhalten hat. Modelle für die Nenngröße Spur 1 sind im Maßstab 1:32 gehalten, die Märklin BR 38 bringt es daher auf fast 65 cm Länge, wobei der Wannentender alleine 28,8 cm misst.



Märklin liefert das Dampflokomotiv-Modell der BR 38 auf einem Holzsockel für den sicheren Transport

Die Lok wird in einem stabilen Karton mit Styroporrahmen geliefert. Zum sicheren Transport wurde das Modell außerdem an einem schmucken, dunkel gefärbten und massivem Holzbrett angeschraubt. Das Abschrauben ist etwas trickreich und funktioniert am besten, wenn man die Lok auf die Seite legt. Dabei ist aber ein weicher Untergrund ratsam. Lok und Tender sind zum Transport nicht gekuppelt.

Nach dem Abschrauben beider Lokteile kann man das schwere Modell vorsichtig auf die Gleise setzen. Trotz ihrer Größe und Robustheit gibt es viele freistehende Teile die bei einem festen Zugriff abbrechen können. Einmal aufgegleist ist es recht einfach den Stecker des Tenders in die passende Steckerleiste unter dem Führerhaus der BR 38 einzustecken. Dies sollte aber auf einem stromlos geschalteten Gleisabschnitt erfolgen.

Erst jetzt sollte man die Lok noch einmal leicht anheben und dann den Kupplungshaken unter dem Führerhaus in die Halterung am Tender einstecken. Die Steckverbindung ist zwar einfach, aber garantiert dennoch einen sicheren Betrieb.

Eine Feder sorgt dafür, dass der Abstand zwischen Lok und Tender immer so gering wie möglich ist, wobei man dennoch immer bedenken muss, dass Märklin seine Loks so konstruiert, dass sie auch durch die normalen Radien (Mindestradius 1.020 mm) fährt. Steckt man dem Modell die Kolbenschutzrohre auf, erhöht sich der Radius auf 2.000 mm. Die Führerstandstüren sind beweglich, ebenso das Übergangsblech zwischen Lok und Tender.

Digitale Steuerung und optische Effekte der Märklin BR 38

Die Lok weist eine sehr schöne und voll funktionstüchtige Steuerung auf. Sie besitzt freistehende Leitungen und alle wesentlichen Details. Besonders gefallen konnte der detaillierte Führerstand mit seiner auf Wunsch beleuchteten Feuerbüchse. Auch die Führerstandsbeleuchtung ist angenehm gedimmt und nicht zu hell. Damit der Führerstand der BR 38 vollständig eingerichtet werden kann, hat Märklin seinem Modell Figuren eines Lokführers und eines Heizers spendiert.

Auch der Wannentender mit seinen glatten Außenflächen weist dennoch eine Vielzahl feiner Details auf. „Spur1ern“ bekannt ist die Unterbringung der Elektronik direkt unter der Kohle im Tender. Die Kohle selber wird mittels kleiner Magnete fixiert und kann problemlos entnommen werden. Direkt darunter befindet sich der Umschalter für den Rauchgenerator.



Jede Menge Kohle: Das Märklin-Modell der BR 38 versteckt unter dem realistisch wirkenden Kohle-Imitat im Schlepptender ...

Auch der Sounddecoder und der Lautsprecher sind im Tender untergebracht, während sich der Antrieb im vorderen Teil der Lok befindet. Insgesamt 8 Funktionen lassen sich über die Mobile-Station und die Control Unit 6021 abrufen, wobei die Control Unit auf zwei Lokadressen zurückgreift. Die Besitzer einer Central-Station oder einer anderen Zentrale die mfx versteht, können über 16 Funktionen verfügen. Dank des mfx-Decoders meldet sich die BR 38 automatisch bei geeigneten Zentralen an.



... den Digitaldecoder, den Lautsprecher sowie den Schalter für den Dampfgenerator

Rauchgenerator und Fahrdynamik

Die Anzahl der Zurüstteile hält sich in Grenzen und ihr Einbau wird ausführlich in der guten Anleitung beschrieben. Natürlich hat Märklin seiner BR 038 193 auch einen Rauchgenerator spendiert. Wobei diese Aussage nicht ganz stimmt, denn es sind gleich mehrere Generatoren. Während der Rauch aus dem Kamin und den Zylindern über eine Funktionstaste ausgelöst werden, schaltet sich der Rauch aus der Lokpfeife über die zur Pfeife passende Funktionsbelegung zu. Dies verleiht der Lok eine optisch noch größere Dynamik.

Mit der Dynamik hat Märklins Spur-1-Neuheit ohnehin keine Probleme. Die enorme Zugkraft dieser Lok macht vor vorbildlichen Zugverbänden keinen Halt. Alle getesteten Lasten wurden anstandslos bewegt und die Rampe hinaus gezogen. Kontaktprobleme gab es keine, auch nicht an schlanken Weichen. Dabei fuhr das Modell fast lautlos, so dass der laute und satte Sound gut zur Geltung kam.

Digitale Dampflok-Soundeffekte

Dennoch ist es gerade der Sound, der uns zu ein wenig Kritik bewegte. Schaltet man den Sound ein, so kommt das Fahrgeräusch mit den Radumdrehungen synchronisiert zur Geltung. Doch es fehlen Zufallsgeräusche. Schaltet man z.B. Beleuchtung der Feuerbüchse zu, so erklingt ein so lautet Schaufeln dazu, dass es den Fahrklang deutlich übertönt. Auch läuft uns das Schaufeln nach dem Ausschalten der Feuerbüchsenbeleuchtung zu lange nach. Aber das ist wohl auch Ansichtssache und lässt sich möglicherweise mit einem Decoder-Firmware-Update anpassen.

Fazit: Mit einem Preis von 2.599,99 € hat die Märklin-Herbstneuheit BR 38 im Spur-1-Programm der Göppinger keinen Schnäppchencharakter. Aber das erwarten Freunde der „Königspur“ ja von ihrem Hobby auch gar nicht. Im Vergleich ist das optisch und technisch nahezu perfekte Modell dennoch jeden Euro wert und wird auf den Paradestrecken von Spur-1-Anlagen ganz sicher die Blicke auf sich ziehen.

Dieter Holtbrügger 

Modellbahn-Test III

Klein, aber fein: „Rangierfloh“ PIKO DR BR 101

Nach dem Krieg fehlte es in der DDR an Vielem, auch an genügend leistungsstarken Lokomotiven für den leichten Rangier- und Verschubdienst. Nach einigen Tests entwickelte der LKM Babelsberg eine zweiachsige Kleindiesellok mit geschlosse-

tem Führerhaus und Stangenantrieb. Die in Serie mit 110 kW produzierte Lok wurde zunächst als V15, später als BR 101 bezeichnet. Die steigenden Verkehrsleistungen erforderten dann auch eine stärkere Motorisierung und so wurde auch eine Version mit 150 kW, die V23, spätere BR 102.0, gebaut. Aber nicht nur für die DDR-Staatsbahn, die DR, wurde diese Lok entwickelt. Eine Version mit ca. 130 kW, auch als V18 bezeichnet, wurde bei Werks- und Industriebahnen eingesetzt.

Die kleine Diesellok bewährte sich so gut, dass viele Fahrzeuge die Wende nicht nur erreichten, sondern auch überlebten und bei der DB AG fortan als BR 311 und 312.0 gelistet wurden.

Das H0-Modell

Für die Freunde der Nenngröße H0 ist die kleine Diesellok längst keine Unbekannte mehr. Schon seit Jahren gibt es ein Modell von Brawa, das mit vergleichsweise guten Fahreigenschaften aufwartet, leider aber keine Beleuchtung besitzt. Nun hat sich auch PIKO dem „Rangierfloh“ angenommen und zunächst ein Modell der BR 101 der DR aufgelegt.



Mit der BR 101 bringt PIKO neuen Schwung in den leichten Verschubdienst

Die in kräftigem Orange lackierte Lok hat PIKO der Expert-Produktserie zugeordnet und entsprechend weist das Modell eine Vielzahl feiner Details auf. Filigrane, freistehende Handläufe, sauber eingesetzte Fenster, zierliche Speichenräder und auch ein gut dargestelltes Gestänge. Auch die Frontansicht der BR 101 wurde perfekt getroffen und das vordere Lüftergitter weist eine sehr gute Tiefenwirkung auf.



Die Beleuchtung der BR 101 bei Vorwärts- und Rückwärtsfahrt

Ebenso gefällt die Rückfront des Führerhauses mit den erhabenen Beleuchtungen und den kleinen, zusätzlichen Scheiben. Das Orange wurde deckend aufgetragen, so dass wir kein Durchscheinen der SMD-LED feststellen konnten. Auch die Bedruckung ist vollständig und lupenrein aufgebracht.

Dem Modell liegen nur wenige Zurüstteile bei, die schnell angebracht sind. Mit insgesamt 133 Gramm bringt es die ja nur 8 cm lange BR 101 auf ein unerwartet hohes Gewicht. Dazu hat man bei PIKO auf einen kleinen Trick zurückgegriffen, den wir schon in der Vergangenheit bei anderen Modellen und Herstellern gefordert haben. Denn selbst diese kleine Diesellok ist für die

Nachrüstung mit Sound vorbereitet und auch der Platz für einen kleinen Lautsprecher hat man in Sonneberg direkt mit eingeplant. Um aber nicht unnötigen Platz und Gewicht zu verschenken, wurde die Lautsprecherhalterung trickreich mit einem Metallblock ausgefüllt.

Erstaunlich auch, dass die Lok über ein Führerhaus mit angedeuteter Inneneinrichtung verfügt. Diese muss aber nach dem Decodereinbau entfallen. Um an die Decoderschnittstelle PluX22 heranzukommen, muss man das Führerhaus abnehmen. Es ist nur aufgesteckt und wird durch zwei seitliche Haltenasen fixiert. Der Vorbau ist auf die gleiche Weise befestigt, sitzt aber deutlich strammer am Rahmen fest.

Der sehr kleine, flache Motor mit Schwungscheibe treibt direkt die hintere Achse der Lok an. Über die Kuppelstangen wird die Kraft aber auch auf die vordere Achse übertragen. Die Stromabnahme erfolgt von allen 4 Rädern. PIKO hat seiner 101 keine Haftreifen spendiert, so dass die Stromabnahme sehr gut ist. Im Analogbetrieb betrug die niedrigste Geschwindigkeit 4,3 km/h. Bei voll aufgedrehtem Regler raste die kleine Lok auf sagenhafte 118 km/h.

Damit liegt sie weit über den NEM-Werten, denn das Vorbild schaffte es als BR 101 nur auf 35 km/h und als BR 102.0 auf 45 km/h. Im ganz niedrigen Geschwindigkeitsbereich leuchten verständlicherweise noch keine LED. Die roten Rückleuchten fangen bei ca. 6 km/h an zu flackern und leuchten bei 9 km/h konstant. Die weißen LED scheinen erst ab 13 km/h und ab 18 km/h sicher.

Neben der massiv überhöhten Geschwindigkeit, allerdings auch typisch für Modelle von Kleinloks, ist es die Beleuchtung, die ein wenig Kritik einstecken muss. An der Rückseite der Lok leuchten alle drei Spitzenlichter gleich gelb. Fährt die Lok aber mit dem Vorbau voraus, so leuchten die unteren beiden LED gelb und die obere, am Führerhaus, weiß. Hier hat es PIKO leider nicht geschafft, SMD-LED mit derselben Farbe oder Farbtemperatur zu verbauen.

Dank ihres Gewichtes schafft die kleine Diesellok eine sehr ordentliche Zugkraft. In der Ebene zog unser Testmodell zehn 4-achsige Güterwagen anstandslos über die Teststrecke mit Weichen. Auf Grund der fehlenden Haftreifen lässt die Zugkraft aber schon bei geringsten Steigungen rapide nach und so kam die Lok unsere dreiprozentige Steigung nicht mehr mit zwei 4-Achsern hoch. Aber wie soll das eine so kleine Lok im Modell auch schaffen?

Die Lok wird von PIKO direkt in verschiedenen Ausführungen angeboten. Das DC-Analog-Modell kostet 109,99 € (UVP). Das AC-Modell mit Decoder 129,99 € und das Soundmodell 214,99 €

Fazit: Die BR 101 der DR ist ein sehr gelungenes Modell, mit feinen Details und unerwartet guten Fahr- und Zugeigenschaften. Lediglich die zu hohe Endgeschwindigkeit und das auf der einen Seite ungleiche Spitzenlicht trüben ein wenig den guten Gesamteindruck.

Dieter Holtbrügger 

Modellbahn-Messe

Modellbau-Messe Friedrichshafen 2015

Dampflok 99 7234-0 nach Lindau ist wegen technischer Probleme mitten am Bahnübergang stehengeblieben. Fahrgäste werden auf Wunsch mit Omnibussen zur Modellbau-Messe nach Friedrichshafen befördert. Außerdem Großbrand in der Innenstadt, auch hier Verkehrsbehinderungen.



Schmalspur-Dampflok BR 99 7234-0 überquert den unbeschränkten Bahnübergang (Spur IIm)

Herzenerwärmende Abschieds-Szenen an den Bahnhöfen, und Dreharbeiten für einen neuen Tatortfilm, nicht nur die Kinderaugen werden groß, sondern auch Opa und Oma strahlen um die Wette, beim Anblick der schwarzen, dampfend Kolosse, mit ihren herausgeputzten, vollbesetzten Waggons auf den ächzenden Schienen.

Hier werden so einige Kindheitserinnerungen war, ist diese Generation doch mit der lebendigen Dampfeisenbahn im Planbetrieb aufgewachsen.

Ja, hier in der Halle A3 bei den Modelleisenbahnen ist viel Sehenswertes. Es wird gefahren, was die Fahrzeuge hergeben, geschaltet, verwaltet, umdisponiert, und immer wieder geschraubt und umgebaut.

Sehr zur Freude der vielen Besucher, die auch heuer wieder zu den heiligen Hallen nach Friedrichshafen pilgerten um diese einmalige internationale Messe, mit all ihren Attraktionen und Neuigkeiten zu bestaunen, und der ein oder andere auch, um eine neue Lok oder ein Bahnhofshäusle zu erwerben.

Fast 400 Aussteller aus 15 Ländern präsentierten in 6 Hallen und Freigelände alles zum Thema Modellbau. Organisator war die Messe Sinsheim, die sich schon auf 2016 freut, wenn es wieder heißt „Faszination Modellbau“.



*Mit dem herrlichen Dampflokom-Modell einer Baureihe 23 hat der MBV Friedrich List aus Leipzig eine Personenzuggarnitur der Spur 1 im Maßstab 1:32 bespannt
(Foto: Faszination Modellbau)*

Eddi Nothelfer 

Impressum

Modellbahntechnik aktuell Ausgabe 68, Dezember 2015

Herausgeber

ISSN 1866-2803
2media Online-Verlag GbR
Kiesstraße 17
D-46145 Oberhausen
Tel. +49 (0)208 / 6907920, Fax +49 (0)208 / 6907960
Internet www.modellbahntechnik-aktuell.de
<http://twitter.com/modellbahn>
www.facebook.com/modellbahntechnik
E-Mail redaktion@modellbahntechnik-aktuell.de

Chefredakteur

Rudolf Ring, Mülheim an der Ruhr (V. i. S. d. P.)

Stellv. Chefredakteur

Dieter Holtbrügger, Duisburg

Lektorat

Dr. Johannes Kersten, Düsseldorf

Fachgutachter

Dr. Hans-Hermann Kiltz, Bochum

Joachim Wiltfang, Rheine

Redaktionelle Mitarbeit

Alexandra Märklin

Britta Mumm

Objekt-Betreuung
und Social Media

Michael-Alexander Beisecker, Oberhausen

Bildquellen

Sofern nicht anders ausgewiesen, stammen Bilder vom genannten Autoren

Titelbild

Dieter Holtbrügger

Digitale Bildbearbeitung

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 2015 by 2media Online-Verlag GbR, Oberhausen