



Modellbahntechnik aktuell



Werkstatt

- Richtiger Decodereinbau

Fahrzeugtest

- Max Winzigmann testet die neue ESU BR 151

Szene

- Z-Weekend in Altenbeken
- MEC Esslingen
- Miniaturwelt Oberhausen

+++ Ticker +++

- PIKO
- ESU
- HAG
- Ade/Hobbytrade
- NOCH
- Heris



Großes Spezial
Spielwarenmesse
und Frühjahrs-
neuheiten



Titelbild: Die H0-Highendprodukte von ESU treffen sich auf unserer Schauanlage

In dieser Ausgabe lesen Sie die folgenden Beiträge:

Nach der Messe ist vor der Messe	S. 4
ESU BR 151 im Modellbahn-Betriebstest	S. 10
Operation am lebenden Modell – Decoder richtig eingebaut	S. 16
MWO reloaded – Umzug der Miniaturwelt Oberhausen	S. 18
Viertes Spur-Z-Weekend in Altenbeken 2012	S. 20
Modelleisenbahnclub Esslingen: Mit 66 Jahren ...	S. 21
Lizenzgebühren gefährden Modellbahn-Produktreihen	S. 22
+++ Modellbahn-Ticker +++	S. 22
HAG, PIKO, Märklin, NOCH, Gützold, WinDigipet, moebo exclusive	



Rudolf Ring

Das illustrierte LEXIKON der Modellbahntechnik

Mehr als 1.000 Fachbegriffe anschaulich erklärt!

GeraMond

Ihr Wissensvorsprung:

Das illustrierte LEXIKON der Modellbahntechnik

Gebundene Ausgabe, 192 Seiten, mehr als 1.000 Fachbegriffe, 150 Abbildungen, Vollfarbe, viele zusätzliche Praxistipps

Erhältlich im gutsortierten Buch- und Online-Handel, Infos und Bestellmöglichkeit unter

<http://amzn.to/Modellbahntechnik-Lexikon>

Editorial
Spielwarenmesse und Intermodellbau 2012
Lieber Modellbahner,

 herzlich willkommen zu Ihrer Ausgabe 55 von
Modellbahntechnik aktuell.


Ein Schwerpunktthema dieser Ausgabe – wie könnte es zu dieser Jahreszeit anders sein – ist die Spielwarenmesse, natürlich aus der Sicht der Modelleisenbahner. Aus den Gesprächen war herauszuhören, dass die Besucher der Modellbahn-Halle 4A sich weitgehend einig waren, 2012 eine Spielwarenmesse mit interessanten Innovationen gesehen zu haben. Das war ja nun in den letzten Jahren nicht immer der Fall.

Das Zeug zur Innovation des Jahres hat Roco mit der neuen Digitalzentrale Z21, die als Fahrgerät ein Smartphone oder Tablet-PC an die digitale Modellbahn anbindet. Die Bedienung erinnert daher eher an ein Simulationsprogramm als an ein gewohntes Fahrgerät. Wir werden darüber nach Tests in der Redaktion noch ausführlich berichten.

Allerdings fällt „alten Hasen“ der Spielwarenmesse auch auf, dass etliche Stände einer Schrumpfkur unterzogen wurden. Die bekannt hohen Standgebühren in Nürnberg werden bis auf einige Ausnahmen auf diesem Weg deutlich sichtbar, manch etablierter Name unter den Modellbahn-Herstellern verzichtet auf diesen Messeauftritt. Voll war die Halle 4A trotzdem, weil thematisch passende Verlage dort untergebracht wurden.

Mit der Intermodellbau (IMB) in Dortmund, dieses Jahr von 18. bis zum 22. April, steht das nächste Messehighlight 2012, das zum Glück allen Interessierten offen steht, in den Startlöchern. Für die nächste Ausgabe werden wir einen ausführlichen Bericht für Sie erstellen.

Mit besten Modellbahner-Grüßen

Rudolf Ring, Chefredakteur

PS: Das Titelbild ziert ab dieser Ausgabe ein zweidimensionaler Punktcode (QR-Code). Wer ein Smartphone oder Tablet-PC einsetzt, kann den gedruckten Code scannen und damit ganz praktisch weiterführende Links in einem Internet-Browser öffnen, ohne umständlich eine Adresse eintippen zu müssen. Wo es sinnvoll ist, werden wir Sie zukünftig über die QR-Codes auf weiterführende Inhalte hinweisen, die Ihnen einen Mehrwert bieten.

Modellbahn-Messen

Nach der Messe ist vor der Messe!

Die Spielwarenmesse in Nürnberg gilt als die Neuheitenmesse des Jahres. Die meisten Bestellungen werden von den Händlern hier aufgegeben. Für die Hersteller ist dies ein unschätzbare Planungsfaktor. Doch anders als früher braucht der Kunde nicht mehr fast ein Jahr lang auf die ersten Neuheiten warten. Viele Hersteller haben die ersten Neuheiten bereits in Nürnberg auf der Theke stehen. Hinzu kommen zahlreichen Frühjahrs-, Sommer-, Herbst-, und Winterneuheiten.

Wenn vom 18. bis zum 22. April 2012 die Intermodellbau in Dortmund ihre Pforten öffnet. Dann stehen bereits viele angekündigte Neuheiten in den Vitrinen und auch beim Händler. Hier ein Blick auf interessante

Neuheiten der Spielwarenmesse in alphabetischer Reihenfolge. Vieles davon werden Sie in Dortmund auf der IMB sicher bei Interesse auch selbst einem prüfenden Blick unterziehen können.

ADE

In Nürnberg waren die letzten Vorserienmodelle der DHG 500 ausgestellt. Inzwischen sind die ersten Loks in der Oiltanking-Lackierung im Handel eingetroffen. Aktuell ist auch die RAG-Version der DHG 500 fertig und an den

Handel ausgeliefert. Ebenfalls noch im zweiten Quartal sollen die ersten DH 500 ausgeliefert werden. Die Loks machen einen tollen Eindruck und werden von uns für Sie ausführlich getestet.

Wie der genaue Stand bei der Modelumsetzung der Gravita 10 BB von Voith ist, konnten wir noch nicht in Erfahrung bringen.

Busch

Busch präsentierte neben vielen anderen Neuigkeiten auch das neue Fernsprechhäuschen für die Nenngröße H0.



Bei einem solchen Gleis-Desaster ist es gut, wenn das Fernsprechhäuschen auf Leitungslänge in der Nähe ist

Brawa

Auch die Remshaldener haben bereits einige ihrer Neuheiten zur Auslieferung gebracht. In den Spurgrößen H0 und N sind es Bedruckungsvarianten verschiedener geschlossener Güterwagen. In Spur 0 befindet sich mit dem Staubbehälterwagen Kds 54 auch eine Formneuheit darunter.



Bereits ausgeliefert hat BRAWA diesen Staubbehälterwagen für die Spur 0

Von BRAWA war zu erfahren, dass man nun alle exakten Vorbilddaten und Details von Voith zur Gravita 15 BB vorliegen hat und so mit dem Werkzeugbau beginnen konnte. Mit der Auslieferung der H0-Maschine ist aber nicht vor 2013 zu rechnen.

Die in doppelter Hinsicht kleinere Schwester, die Gravita 10 BB, konnte in der Spurgröße N bereits als Handmuster in Nürnberg bestaunt werden. Dieses Modell soll noch 2012 in den Handel kommen.

ESU

Auch im Jahr 2012 baut ESU seine Engineering-Serie um ein weiteres Modell aus. Mit der Class 66/ 77, bzw. der BR 247 wird ein echter Riese aufgelegt. Auch dieses Modell wird mit interessanter Technik ausgerüstet sein. Erste Muster waren schon in Nürnberg zu sehen und werden es auch in Dortmund sein. Die Auslieferung soll schon Mitte 2012 beginnen. Bei den angekündigten, unterschiedlichen Bauserien werden alle Vorbildunterschiede auch ins Modell umgesetzt.

Fleischmann

Zum 125. Geburtstag dürfen wir dem Traditionshersteller an dieser Stelle herzlich gratulieren. Mit interessanten Neuheiten lassen die Fleischmänner ihre Kunden an diesem Jubiläum teilnehmen.



Eine elegante Erscheinung, die S3/6 von Fleischmann in grün

Aktuelles Lackierungshighlight ist die grüne S 3/6 der DRG die derzeit an den Handel ausgeliefert wird. Mehrere Bedruckungs- und Lackierungsvarianten wurden bereits ausgeliefert.

Zu einigen Wiederauflagen, wie den ICT BR 411, gehören aber auch ein paar echte Hingucker und Formneuheiten. Zu erwähnen sei hier die BR 145 mit Werbung 125 Jahre Fleischmann oder auch die BR 98.75 der DRG.



Ebenfalls neu von BRAWA: Autotransportwagen Off 52 der DB (Art.-Nr. 37053) für die Spur 0, die im Bild mit VW Käfern beladen werden

Überraschenderweise bringt nicht Roco, sondern Fleischmann, mit dem Siemens Velaro (Baureihe 407), eine Neuheit der Epoche 6 in den Handel. Das Modell soll aber erst 2013 auf den Ladentheken liegen.

LILIPUT

Von LILIPUT (www.liliput.de) waren in Nürnberg Vorserienmodelle der BR 56.2 in H0 zu sehen. Derzeit wird das Modell überarbeitet. Es erhält einen Kessel mit freiem Durchblick, der Rahmen wird bis unter das Führerhaus laufen. Im Handel soll die Modell-Dampflok Ende 2012 verfügbar sein. Das neue H0-Liliput Diesellok-Modell der BR 225 weist feine Details im Drehgestellbereich und am Dach auf, es soll noch 2012 in DC und AC lieferbar sein.

L.S.Models

Bereits im Vorjahr angekündigt, sollen jetzt die ersten Modelle der BR 101 in der Metronom-Lackierung zur Auslieferung kommen.

Gleiches gilt für den belgischen Vectron-Ableger, die Baureihe HLE 18. Auch dieses Modell soll in Kürze verfügbar sein.

Als Neuheit angekündigt wurde die BR 120. Erste Gehäuseteile waren bereits in Nürnberg zu sehen. In Dortmund kann man

dann den aktuellen Entwicklungsstand verfolgen.

Märklin

Der Neuheitenkatalog von Märklin ist wieder dicker als so mancher Gesamtkatalog anderer Hersteller.

Highlight bei den Göppingern aus unserer Sicht der ET 403 in der IC-Lackierung. „Donald Duck“, wie der Zug auf Grund seiner Front auch liebevoll genannt wird, rollt aber zunächst nur für die Insider in den Handel. Es ist aber davon auszugehen, dass das Modell 2013 oder 2014 auch für alle anderen Kunden verfügbar sein wird, z.B. in der Lufthansa-Airport-Lackierung.

Zu den echten H0-Formneuheiten zählt auch die BR 94.5-18, die BR 50 10 und auch die BR 212.



Ausgebaut wird bei Märklin zudem die Spielbahn „my world“, die (nicht nur) bei den Nachwuchsbahnern sehr gut ankommt

Mehano

Hier entsteht eine neue Zusammenarbeit mit der Firma Lemke. In wie weit über diesen Vertrieb nur das Lager abverkauft werden soll, oder ob es in absehbarer Zeit auch wieder Neuheiten gibt, das konnten wir noch nicht in Erfahrung bringen. Vielleicht erfahren wir auf der Intermodellbau in Dortmund mehr.

PIKO

Auch aus Sonneberg wurden für 2012 Formneuheiten angekündigt. In H0 wurden die BR 119/ 219 in den ersten Varianten bereits ausgeliefert. Die V60 Ost (BR 344) soll dann zum Jahresende 2012 erscheinen. Auch das Triebwagenprogramm in der Expert-Serie wird ausgebaut. Mit dem GTW 2/8 folgt ein Fahrzeug, das überwiegend für den eidgenössischen Markt interessant ist, während sich die nördlicheren Modellbahnfans auf die BR 440 der DB AG und der Nord West Bahn freuen.

PIKO hat Großes vor, daran besteht kein Zweifel.



Unbedrucktes Handmuster des PIKO-Modells eines VT 11.5 DB Ep. III (Art.-Nr. 37320)

Für die Spur G präsentierten die Sonneberger den anwesenden Medienvertretern das Gartenbahnmodell der E-Lok BR 194. Schon als Handmuster wurde der VT 11.5 DB gezeigt.

Preiser

Unter den tollen Neuheiten am Stand von Preiser (www.preiserfiguren.de) wurde der „Samba Tanzgruppe“ von vielen Besuchern besonders viel Aufmerksamkeit entgegengebracht.



PIKO-Inhaber Dr. René F. Wilfer, wie jedes Jahr mit dem Unikat einer neuen PIKO-Brille sowie einer BR 194 für die Gartenbahn-Spur G



Die neue „Samba Tanzgruppe“ (Art.-Nr. 24625) bringt den Karneval aus Rio direkt auf Ihre Modellbahn-Anlage

Dies lag sicher an der gewohnt hohen Qualität der Figuren, manche Besucher hatten aber auch sichtbar Freude an den realen Vorbildern, die mit Showeinlagen die Authentizität der Preiser-Nachbildung eindrucksvoll bewiesen.



Um das Bild richtig scharf zu bekommen, muss der ambitionierte Digitalfotograf sehr genau hinschauen

Roco

Bei Roco wird es viele interessante Neuheiten für unsere europäischen Nachbarn geben. Darunter z.B. die ÖBB-Reihe 109, die rechtzeitig zum Jubiläum der ÖBB (175 Jahre) auch als Modell erscheinen soll.

Von der im letzten Jahr angekündigten BR 23.0 war in Nürnberg ein Handmuster zu sehen. Das Modell soll in diesem Jahr in den Handel gelangen. Aktuell ist die BR 23.10 in den Ausführungen der DR in den Handel gekommen.

In Dortmund wird man bereits näheres über genauere Liefertermine der 23.0 erfahren.

Ein Highlight besonderer Art ist die neue Digitalzentrale und Steuerungssoftware „Z21“. Fleischmann/Roco bieten die Infos zu dem neuen Steuerungssystem in einer Broschüre an, die Sie kostenlos an der Adresse <http://z21.eu/> erhalten. Wir werden nach Tests an anderer Stelle ausführlich über Z21 berichten.

Sächsische Waggonfabrik/ Kombimodell

Nach dem Erfolg der Maxima, die aktuell in einer SBB-Lackierung erhältlich ist, haben die Sachen auf der Messe in Nürnberg bereits für 2013 eine weitere Lokneuheit angekündigt. Mit der Traxx AC3 von Bombardier soll eine Lok aufgelegt werden, die sowohl über einen Elektroantrieb wie auch über eine Dieselmotorschraube verfügt. Ob und wenn ja, welche Modelle der in 2011 angekündigten Deutz 1000 BB-Familie aufgelegt werden, sollte sich bis zur Messe in Dortmund entscheiden. Wir halten Sie auf dem Laufenden.

SUDEXPRESS

Den meisten hiesigen Modellbahnern ist der Hersteller SUDEXPRESS noch gänzlich unbekannt.

Bei uns wird der Hersteller aus Portugal über Rocky Rail (<http://www.rocky-rail.com>) vertrieben. Angekündigt hat man die Vossloh-Großdiesellok Euro 4000, die es auch in der HGK-Variante geben soll. Die Auslieferung ist bereits für die nächsten Wochen angekündigt.



Schon als Prototyp macht die Euro 4000 von SUDEXPRESS eine gute Figur

Wir werden Ihnen dieses Modell in einer der nächsten Ausgaben genauer vorstellen. An der genannten Webadresse ist eine deutschsprachige Preisliste in Form einer PDF-Datei erhältlich.

Viessmann

Neben vielen Ergänzungen und Verbesserungen bei den bekannten Produkten, baut Viessmann auch in 2012 seine E-Motion-Kollektion weiter aus.

Neben einer drehenden Litfaßsäule mit Beleuchtung wird es weitere Fahrzeuge mit Licht und Blinkelektronik geben. Die Modelle aus dem Hause Kibri werden aber schon seit einigen Monaten unter dem Namen Viessmann vertrieben.

Technik allgemein

Bei der Beleuchtung nehmen immer mehr SMD-LED Einzug. Die kleinen Leuchtdioden sind inzwischen nicht nur für Wagenbeleuchtungen erhältlich, sondern werden auch immer häufiger in Straßenlaternen, Hausbeleuchtungen oder Signale eingesetzt.

Ausstattung und Gebäude

LaserCut ist seit einiger Zeit das Zauberwort bei den Herstellern von Gebäuden und Zubehörartikeln. Das Material ist preiswerter und auf den schwierigen Werkzeugbau kann in einem großen Umfang verzichtet werden. Es verwundert also nicht, dass immer mehr dieser Bausätze auf den Markt kommen.

Aber dennoch ist der Kunststoffmodellbau noch lange nicht tot. Was aber mit LaserCut soll alles machbar ist, das zeigt z.B. KHK mit einem Wippdrehportalkran in H0.

Die Firma Faller, aber auch Horst Thun vom Streetteam, bieten für das Car-System gelaserte Straßenteile an. Erstmals ist es damit nun möglich einen sinnvollen Straßenverlauf ohne großen Aufwand zu erstellen.

Alles in Allem wird der Gebäude und Zubehörmarkt immer detaillierter und dank LaserCut haben nun auch Kleinserienhersteller eine Chance, bezahlbare Modelle auf den Markt zu bringen.

Dieter Holtbrügger / Rudolf Ring /
Joachim Zaich 

Modellbahn-Test

ESU BR 151 im Modellbahn-Betriebstest

Wie viel Technik in dem zweiten High-tech-Modell von ESU steckt und wie gut das Modell allgemein gelungen ist, dass wurde in vielen Fachzeitschriften schon ausführlich beschrieben.

Doch wie gut lassen sich die ganzen technischen Raffinessen im Alltagseinsatz auf der Modelleisenbahn denn nutzen?

- Ist die Lok mit ihrem funktions-tüchtigen Stromabnehmer denn auch für den Dauereinsatz auf Modellbahnanlagen ausgelegt oder ist ein fast 400 € teures Modell zu schade dafür?
- Reicht die Zugkraft für vorbildliche Zugkombinationen aus?
- Und brauche ich überhaupt 21 Funktionen?

In unserem Gebrauchtest beantworten wir Ihnen all diese Fragen und noch viele mehr.

Eines muss man aber vorab festhalten. Die Dynamik und die Klarheit des Klangs der aus den kleinen Lautsprechern nach außen dring ist beeindruckend. Hier hat sich sehr viel in den letzten Jahren getan.

Funktionsvielfalt

In vielen Internetforen wurde schon reichlich über die Notwendigkeit von 21 Funktionen diskutiert. Und auch wir müssen ganz klar festhalten, dass ein Großteil der Funktionen reine Soundfiles sind die man abrufen kann, nicht aber muss. Bei den Lichtfunktionen oder auch bei den vorhandenen Zusatzfunktionen (hier z.B. die beweglichen Stromabnehmer) sieht das anders aus. Unserer Meinung nach könnte man die Funktionsausgänge aber noch sinnvoller und anders belegen, doch lesen Sie selber.

Begleiten wir doch einmal unseren Modellbahnlokführer, Max Winzigmann, beim Dienst auf seiner BR 151 von ESU. Wir haben Mitte Februar und Herr Winzigmann tritt in den frühen Morgenstunden seinen Dienst an.



Schüttgutwagen gehören auch heute noch zu den Güterwagen vor denen eine BR 151 gespannt wird

Es ist noch dunkel und die wenigen Leuchten im Bw erhellen die Gleise und das Umfeld nur schwach. Nach der ausführlichen Außenkontrolle steigt unser Lokführer in seine BR 151. Zunächst muss er das Licht im Führerstand einschalten [F4]. Nun gilt es auch hier zunächst einige Aufgaben zu erfüllen. Dazu zählt eine Prüfung der Bremsen und der Leitungsschutzschalter. Dann schaltet Herr Winzigmann die Signalleuchten [F0] an.



Morgendlicher Arbeitsbeginn auf der ESU BR-151 in der Nenngröße H0

Nachdem er dort alle Arbeiten erledigt hat, geht Herr Winzigmann in den Maschinenraum. Auch dort schaltet er zunächst das Licht an [F9]. Hier muss der Lokführer zunächst einige Einstellungen und Kontrollen vornehmen und Hebel in die richtige Stellung bringen. Auch der Batterie Hauptschalter muss hier eingeschaltet werden [F1].

Weiter geht es in den zweiten Führerstand. Wieder schaltet Herr Winzigmann zunächst das Licht ein. Im Modell kann dies mit der Serieneinstellung des Decoders nur simuliert

werden, wenn man einmal die „Fahrtrichtung“ wechselt. Dann muss der Lokführer zur Kontrolle oder je nach Fahrtrichtung und Aufgabe auch hier das Spitzenlicht einschalten. Da unsere Lok im BW steht und erst noch zum Zug rangiert werden muss, schaltet Herr Winzigmann das Rangierlicht ein [F8].

Nun geht es wieder zurück in den ersten Führerstand. Dort sind weitere Einstellungen vorzunehmen und endlich kann auch der Stromabnehmer gehoben werden [F3]. Nochmals geht unser Lokführer durch die Lok und nimmt auch im zweiten Führerstand diverse Einstellungen vor. So müssen in beiden Führerständen die Bremseinrichtungen und die Sicherheitseinrichtungen wie Sifa (Sicherheitsfahrhaltung), PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung) und die Pfeife geprüft werden. Dann kann er dort das Licht wieder ausschalten. Gleiches gilt auf dem Rückweg im Maschinenraum.

Sind alle Meldungen, Kontrollen und Eingaben erfolgt, kann Max Winzigmann nach Freigabe das Bw verlassen und zu seinem Zug fahren. Bei der Abfahrt gibt er einen kurzen Achtungspfeiff (F18). Da es sich zunächst um eine langsame Rangierfahrt handelt, bleibt das Spitzen- /Signallicht an beiden Lokenden eingeschaltet. Beim Anfahren ist ein Lichtfunken im Maschinenraum sichtbar. Am Zug angekommen setzt sich die Lok vor den ersten Waggon. Nun kann Herr Winzigmann seinen Zug ankoppeln [F13]. Das Klappern der Kupplungshaken und Bügel ist deutlich zu vernehmen.



Doppeltraktionen lassen sich so vorbildlich darstellen

Nach einer Abnahme der Waggon (Bremsprobe mit dem Wagenzug) und den noch fehlenden Eingaben, wie Einstellungen der Bremsstellung und Dateneingabe in die PZB/LZB, kann Max Winzigmann seine Abfahrtsbereitschaft melden. Doch zuvor schaltet er das Rangierlicht aus. Damit auch im Modell nicht das rote Rücklicht auf die angehängten Waggon scheint, kann man, je nach Fahrtrichtung, mit [F5] oder [F6] dieses Licht ausschalten. Mit dieser Einstellung lassen sich auch Doppeltraktionen oder Lokzüge vorbildlich beleuchten.

Nachdem sein Ausfahrtsignal eine Fahrtstellung anzeigt, setzt sich die BR

151 langsam und gleichmäßig in Bewegung. Deutlich nimmt man die steigende Leistung der E-Motoren wahr.

Doch gerade hier bei uns im Ruhrgebiet muss der Lokführer mit vielen Halten an Signalen rechnen. So geschieht es auch Herrn Winzigmann. Nach nur wenigen Minuten Fahrt zeigt das Vorsignal „Halt erwarten“ an und Herr Winzigmann muss den Zug langsam abbremsen. Er rollt auf das Blocksignal zu und muss nun den Zug zum Stillstand bringen. Das Gewicht von Lok und Waggon belasten die Bremsen so sehr, dass es an den Bremsklötzen zum Funkenflug kommt. Auch das bekannte Quietschen der Bremsen am ganzen Zug ist deutlich vernehmbar. Nachdem der Zug wieder unterwegs ist, passiert er eine Baustelle.

Mit dem Signalhorn [F2] macht er die Gleisbaurotte auf sich aufmerksam. So geht es weiter, bis Max Winzigmann sein Ziel erreicht hat. Am Ende einer langen Schicht muss die Lok fast auf die gleiche Weise wie beim Aufrüsten wieder abgerüstet werden und wieder kommen die genannten Funktionen zum Einsatz.

Deutlich kann man anhand dieses Beispiels erkennen, dass man viele der von ESU vorgesehenen Funktionen beim realistischen Fahren mit der Lok einsetzen kann. Die Kritik, dass gerade der Blitz im Motorraum oder der Funkenflug beim Bremsen zu deutlich ausgefallen ist, ist berechtigt. Doch anderes herum muss man auch bedenken, dass eine wirklich „vorbildliche“ Simulation dieser Aktionen im Modell nicht wahrnehmbar wäre, weshalb ESU hier bewusst „zu dick“ aufgetragen hat. Das schadet dem Modell aber auch auf keinen Fall.

Dennoch gibt es bei der Verteilung der Aktionen einige Kritikpunkte. So hätte man durchaus auf einige Soundfunktionen zu Gunsten anderer Funktionen verzichten können. So wechseln die Stromabnehmer automatisch mit der Fahrtrichtung. Es ist immer der hintere Stromabnehmer hochgefahren. Beim Vorbild gibt es aber mehrere Möglichkeiten und Gründe warum der vordere Stromabnehmer ausgefahren sein muss. So beispielsweise beim Ziehen von gefährlichen Gütern wie Kesselwagen. Auch bei Doppeltraktionen oder bei Rangierfahrten ist dies denkbar. Hier wäre es besser, wenn man direkt jeden Stromabnehmer einzeln, unabhängig von der Fahrtrichtung bewegen könnte. Auch die Führerstandsbeleuchtung sollte man einzeln und unabhängig von der Fahrtrichtung schalten können. Ein umprogrammier-

ren ist zwar möglich, aber sehr aufwendig. Auf der ESU-Homepage <http://www.esu.eu/> wird unter den FAQ auch nur eine Verlegung der Stromabnehmerfunktionen auf [F3] und [F10] vorgestellt. Warum müssen diese Funktionen aber so weit auseinander liegen? Einen Hinweis wie man die Führerstandsbeleuchtung einzeln schalten kann findet man hingegen weder auf der ESU Homepage noch in der Bedienungsanleitung.

Diese Bedienungsanleitung ist eigentlich sehr ausführlich und gibt auch viele interessante Vorbildinformationen. Gerade zu den oben genannten Anpassungen findet man aber keine Hinweise oder Vorschläge. Lediglich und das ist sehr sinnvoll, zu der Höhenanpassung der Stromabnehmer ist dort etwas zu finden.

Unser Vorschlag für die praxisgerechtere Belegung der Funktionen sieht wie folgt aus:

[F0]	= Lichtwechsel weiß / rot
[F1]	= Motor an / aus
[F2]	= Signalhorn
[F3]	= Stromabnehmer 1 heben / senken
[F4]	= Stromabnehmer 2 heben / senken
[F5]	= Beleuchtung Führerstand 1 an/ aus
[F6]	= Beleuchtung Führerstand 2 an/ aus
[F7]	= Maschinenraumbeleuchtung
[F8]	= Rangierbeleuchtung
[F9]	= Achtungspfeiff
[F10]	= rotes Schlusslicht aus/ an
[F11]	= Kupplungsgeräusch
[F12]	= Kurven-/ Weichensensor aus/ an
[F13]	= Sanden
[F14] bis [F20]	= diverse Sounds
[F21]	= Rangiergang



Die 151er im H0-Modell von ESU
(Art.-Nr. 31031)

Leider lässt sich dies bei den aktuellen Modellen der BR 151 nicht umsetzen, da die Platine ein einzelnes Schalten der Führerstandsbeleuchtung sowie der Schlusslichter nicht zulässt.

Fahrbericht

Nachdem unser Lokführer nun seinen Feierabend genießt, schauen wir uns mal die Fahreigenschaften der ESU BR 151 im Alltagseinsatz auf der Modelleisenbahn an.

Fangen wir mit den Stromabnehmern an. Diese sind trotz ihrer funktionierenden Mechanik sehr filigran ausgefallen und robust zugleich. Die auf unserer Testanlage abgespannte Viessmann Oberleitung durchfuhr die Lok ohne Probleme. Dabei federt der Stromabnehmer bei Höhenunterschieden in der Oberleitung sanft mit. Dennoch muss man darauf achten, aber das gilt für jede andere E-Lok gleich-

ermaßen, dass zu grob oder unsauber verlegte Oberleitungen keinen Schaden am Pantographen, der Lok oder der Oberleitung verursachen. Das wäre einfach zu schade. Wer dem vorbeugen möchte, der kann auch eine gute Idee von ESU zurückgreifen. In der Anleitung wird be-

schrieben, wie man die maximale Ausfahrhöhe des Stromabnehmers durch das individuelle Programmieren der CV einstellen kann. So ist es möglich, dass der Stromabnehmer zwar ausfährt, aber kurz unterhalb der Oberleitungsdrähte zum Stehen kommt. So können Schäden an Lok und Oberleitung geschickt vermieden werden und es kommt auch zu keinen Gebrauchsspuren.

Dank des ESU-PowerPacks, das auch in der BR 151 verbaut ist, hat die E-Lok keine Kontaktprobleme. Unsaubere Gleise, Weichenstraßen, Bahnübergänge oder Entkuppler stellen das Modell vor keine Probleme. Schon mit Fahrstufe 1 kriecht die Lok sanft und gleichmäßig über die Gleise. Dies gilt für die AC- wie auch für die DC-Version. Beim Hochregeln nimmt die Lok gleichmäßig an Geschwindigkeit zu. Das Modell lässt sich sehr feinfühlig regeln. Dabei ist es egal, ob das Modell im kalten Zustand seine ersten cm zurücklegt oder ob die Lok sich schon längere Zeit hat einfahren können.

Auf unserer Teststrecke musste das 632 Gramm schwere Modell eine bis zu 2% starke Steigung überwinden. Von den 6 Achsen der schweren E-Lok sind 4 Achsen angetrieben. Zwei davon besitzen Haftreifen. Für alle Haftreifengegner hat ESU zwei haftreifenlose Ersatzachsen beigefügt. Diese lassen sich einfach austauschen. Ohne Haftreifen reduziert sich die Zugkraft aber merklich.

Beim Vorbild zieht eine einzelne 151 bis zu 40 Waggons. Das lässt sich auf einer „normalen“ Heimanlage selten darstellen. Unser Testzug schaffte es auf der Teststrecke auf 30 vierachsige Schüttgutwagen. Ab 20 Waggons sank aber die Geschwindigkeit bei der Bergfahrt sichtbar. Über 30 Waggons wollten wir der Lok dann nicht antun. Die 3%ige, kurvenreiche Steigung konnte die Lok aber erwartungsgemäß damit nicht mehr bewältigen.

Die Zugkraft der ESU BR 151 reicht also vollkommen aus, um vorbildliche Modellzüge über die Anlagengleise zu ziehen. Ein Rangiergang ist bei diesem Modell zwar vorhanden, aber vollkommen unnötig. Die Lok ist dermaßen gut abgestimmt und die Geschwindigkeit in Fahrstufe 1 so niedrig, das eine Reduzierung im Rangiergang nicht mehr benötigt wird. Das ist auf den guten Motor und das exakt ausgelegte Fahrwerk und Getriebe zurück zu führen. Dies gilt vor allem bei dem Be-

trieb im DCC-System mit 28 Fahrstufen. Aber selbst bei den 14 Fahrstufen des Motorola-Systems reicht der Kriechgang vollkommen aus.

Überrascht waren wir aber, dass unser Testmodell lediglich auf 108 km/h (Modellgeschwindigkeit) beschleunigte und damit unter der Vorbildgeschwindigkeit von 120 km/h lag. Auch wenn viele, schwere Güterzüge nur mit 100 km/h unterwegs sind, so kann die BR 151 doch bei Containerzügen oder früher auch zum Teil bei den Personenzügeinsätzen, ihre V_{max} ausfahren. Dank der Einstellungsmöglichkeiten des Decoders über die CV 5 und 6 lässt sich dies aber korrigieren.



Zwei 151er, aufgenommen in Oberhausen West, in zwei gängigen Farbvarianten

Eine Besonderheit bei der BR 151 von ESU ist, dass es nur ein H0-Modell für AC- und DC-Betrieb gibt. Über einen aufsteckbaren Schleifer wechselt das Modell automatisch das Betriebssystem. Der Schleifer hat bei unserem Testmodell alle Gleisformen problemlos überfahren. Lediglich bei ganz engen Radien hört man ein deutliches Schnarren.

Gerade ist die aktuellste Farbvariante der ESU BR 151 in den Handel gelangt. Die blau-beige Lok wurde wieder lupenrein bedruckt. Alle Anschriften sind gut lesbar. Besonders zu beachten ist, dass man bei ESU auf die Kritiken an der grünen 151er reagiert hat. Die Mannlöcher im Dach und den Fuß des Dachtrennschalters, sowie den Flansch des Oberspannungswandlers hat man bei ESU diesmal vorbildgerecht in beige gehalten. Außerdem wurden die Wartungsklappen oberhalb der Drehgestelle in der Seitenwand drucktechnisch nachgebildet. Das ein Hersteller so schnell auf die Kritik der Kunden reagiert ist selten und sehr lobenswert.

Fazit: Die ESU 151er ist dank eines guten Motors, ihres hohen Gewichtes, der einwandfreien Übersetzung und des einstellbaren Stromabnehmers trotz ihrer umfangreichen Ausstattung und Detaillierung hervorragend für den Dauereinsatz auf den heimischen und clubeigenen Anlagen geeignet. Bei der Aufteilung der Funktionen herrscht aber nach unserer Meinung Optimierungsbedarf.

Dieter Holtbrügger 

Modellbahn-Elektronik

Operation am lebenden Modell – Decoder richtig eingebaut

Im 14-Tage-Takt fanden in der Märklin Erlebniswelt in Göppingen kostenlose Schulungsveranstaltungen für Modellbahner statt. Als das Thema Decoder-einbau dran war, wurde ich neugierig und habe mir eine Veranstaltung mal näher angesehen.



Märklin-Seminarleiter Rüdiger Haller mal nicht mit schwarzem Anzug, sondern mit Lötkolben

Rüdiger Haller von Märklin hat zuerst an einem der neuesten Lokmodelle gezeigt, wie er den Umbau von einem einfachen Digitaldecoder zu einem hochmodernen mfx-Decoder inklusive Soundfunktion durchführt. Nach weniger als 10 Minuten fuhr die Lok mit dem eingelöteten, neuen Decoder und gab den Sound zum Besten. Aufmerksam mit großen Augen und offenen Ohren und Mündern von 25 gestandenen Modellbahner verfolgt.



Typische Teile wie 5-pol-Anker, Permanentmagnete und Motorschilde zu den gängigen drei Märklin-Motortypen für H0-Fahrzeuge

Man hatte den Eindruck, dass der Lautsprecher am meisten Arbeit gemacht hat, da hier das Kabel vom Lautsprecher in einer passenden Aussparung unter der Lok durch einen winzigen Kabelkanal hinauf zum Decoder geführt werden musste. Dann, mit zwei gekonnten Lötvorgängen wurden die Kabel blitzschnell mit der Platine verbunden.

Rüdiger Haller nahm sich viel Zeit, als er den Umbau bei älteren Modellen vorführte. Sofern ausreichend Platz vorhanden ist, gelingt ein Umbau bei jedem Modell. Den Beweis trat er mit einer kleinen Dieselrangierlok an. Ruckzuck war die V60 umgebaut und der Lautsprecher mit Doppelklebeband befestigt.



Typisches Umbauszenario am Modell einer H0-Elektrolokomotive

Lustig war der Umbau einer anderen Diesellok mit einem Decoder, der die Sounddateien für Dampfloks enthielt. Es klang einfach zu komisch. Aufgrund vieler Nachfragen wurde vorgeführt, wie die Sounddateien neu geladen wurden. Das dauerte zwar 25 Minuten, aber die Zeit wurde mit einer „Fragestunde“ überbrückt. Dann heulte der

Diesel auf und die Lok klang wie es eigentlich sein sollte.

Profitipps und Pannenhilfe

Bei Rüdiger Haller habe ich besonders bewundert, wie er mit einer Engelsgeduld zum zehnten Mal die Frage anhörte, warum die Lok stehen bleibt, wenn man sie mit Sound 30 Mal hin- und herfährt. Abgesehen davon, dass mir nicht klar ist, wer so etwas macht, durften wir dann erleben, dass der Frager am Nachbartisch die Lok beschleunigte bis der Sound fast (!) hochgefahren war und dann sofort wieder zurück fuhr bis wieder der Sound fast ganz hochgefahren war. Nach längerer Zeit blieb die Lok tatsächlich stehen, konnte aber sofort wiederbelebt werden. Da so ein kleiner Decoder nur ein Computer mit festem Programm ist, treten auch hier die üblichen Fehler auf, die man von „richtigen“ Computern auch kennt. Irgendwann ist halt der Speicher voll und bei abgebrochenen Sounddateien muss auch irgendwann der Speicher aufgeräumt werden. Einfacher ist es natürlich den Sound bis zum Ende spielen zu lassen. Sehr gut fand ich auch die folgenden Tipps:

- Zuerst alles Einbauen und Zusammenlöten und dann Testen. Ein Soundausgang der Power rauschickt und keinen Lautsprecher vorfindet, ist in Gefahr „abzurutschen“.
- Oder, wenn der Decoder nur Platz im Tender hat, dann die Kabel mit einem Edding-Marker oder einem Filzstift einfach schwarz anmalen. Das sieht sogar vorbildgetreu aus. Abgeraten hat er vor Schrumpfschlauch für diese Übergangskabel, da dann alles zu starr wird und die Bruchgefahr steigt.

Eine Lok startet im analogen Betrieb bei rund 5 Volt und bei 16 Volt ist dann die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Bei der Digitaltechnik liegt immer eine oszillierende Rechteckspannung von 22 Volt am Gleis an. Der Decoder sorgt dann dafür, dass der Motor entsprechend angesteuert wird. In Wirklichkeit wird zwar gepulst, aber man kann es sich ruhig so vorstellen, als würde der Decoder den Regler verstellen. Da immer die volle Spannung anliegt, ist die Stromübertragung zur Lok sicherer. Aber wenn der Motor verschlissen ist und quietscht und krächzt, dann kann auch ein Decoder keine Wunder verbringen. Ein Umbau lohnt sich daher nur bei intakten Fahrzeugen. Die anderen sind in der Vitrine besser aufgehoben und außerdem: Auf der eigenen Anlage kann man ja eine getrennte Strecke ohne Verbindung zu der restlichen Anlage einbauen und dort analog fahren und so den alten Schätzen aus den Vitrinen auch mal Bewegung verschaffen.

Mein Tipp: Eine Museumsbahn auf einer wiederbelebten, ehemals aufgegebenen Strecke ist ein lohnendes Thema und macht jede Lok glaubwürdig. Selbst ein einfaches nur Hin- und Herfahren wäre damit wieder vorbildgerecht. Ob es sich dabei um eine ehemalige Nebenstrecke oder ein Industrieanschluss handelt bleibt dabei der eigenen Fantasie überlassen. Übrigens, auch Bahnbetriebswerke haben ihre kurzen Teststrecken. Und bei einem Übergangsbahnhof zur Museumsbahn halten natürlich auch die schnellsten ICE. ;-)

Mein Fazit für diesen Nachmittag: Es hat sich gelohnt. Märklin-Spezialist Rüdiger Haller ist es gelungen, die Angst vor einem Decodereinbau zu nehmen. Und mit Sound wird die Mo-

dellbahn wieder ein bisschen mehr vorbildgetreu.

Joachim Zaich 

Schauanlagen

MWO reloaded – Umzug der Miniaturwelt Oberhausen

In den letzten Wochen standen immer mal wieder eher ratlos wirkende Modellbahn-Fans vor der Miniaturwelt Oberhausen (MWO, <http://www.miniaturwelt-oberhausen.de/>).

Denn die „alte“ MWO hat seit Januar 2012 geschlossen. Offiziell zieht die MWO innerhalb desselben Gebäudes um. Nicht wenige Szenekundige witzeln passenderweise darob, dass die Modellbahn ja nun klassisch in den Keller gehört, denn auch die MWO zieht ein Stockwerk tiefer ins Souterrain, das allerdings einen tollen Ausblick auf die Hafenanlage Marina in direkter Nachbarschaft bietet.

Es sind wohl gleich mehrere Gründe, die einen Umzug sinnvoll bis notwendig erscheinen lassen. Tatsache ist zunächst, dass in die ebenerdige Fläche, die von der MWO bislang genutzt wurde, die Ausstellung „Top Secret – die geheime Welt der Spionage“, einzieht, deren Betreiber die „Mehr Entertainment GmbH“ (<http://www.mehr-entertainment.de/>) ist.

Das ist insofern eine vernünftige unternehmerische Entscheidung, als dass der ursprüngliche Plan des MWO-Gründers Georg Rinneberg, das Ruhrgebiet auf zwei Anlagen zu zeigen, im Zustand von 1960 und aktuell, niemals auch nur ansatzweise realisiert wurde.



Ein Highlight der MWO: Die Gästestrecke, mit der Besucher ihren eigenen Zug per Funkfernbedienung rund um die gesamte Anlage steuern konnten

Die gemietete Fläche für die MWO den tatsächlichen Erfordernissen anzupassen, ist aber nur ein Aspekt. Darüber hinaus wird „MWO reloaded“ definitiv keine einfache Neuinstallation der bisherigen MWO-Schauanlage, wie Linda Böttner, Betriebsleiterin der MWO, im Gespräch mit Modellbahntechnik aktuell deutlich machte. In den neuen Räumen soll ein neues Konzept verwirklicht werden, das den Schwerpunkt mehr auf Technikdidaktik und technische Lern- und Schaulinien legt. Die Besucher sollen eine Vorstellung davon bekommen, wie beispielsweise eine Dampfmaschine funktioniert oder wie die Produktionsabläufe in einem Stahlwerk sind.

Der Umzug soll aber viel mehr als nur ein Ortswechsel werden. Klar ist: Die Schauanlage mit ihren rund 700 qm lässt sich nicht einfach so in die Räumlichkeiten im Souterrain integrieren. Das hat aber auch sein Gutes. Denn ganz „nebenbei“ sollen auch technische Schwachstellen der bisherigen Mega-Anlage beim Neuaufbau ausgemerzt werden. Insbesondere bei der MWO-Eröffnung 2008 hatten nachhaltige Betriebsstörungen für Unmut bei zahlenden und sachkundigen Modellbahnern und für vorschnelle Urteile in manchen Publikationen gesorgt. Nach dem Umbau werde das neue Konzept laut Linda Böttner eher mehr als weniger Personal erforderlich machen. Davon können sich Interessenten allerdings frühestens ab Sommer 2012 selbst ein Bild machen – so zumindest ist die offizielle Terminankündigung auf der Webseite der MWO. Da die Anlage bislang aber noch andernorts eingelagert ist, muss bis dato weder der zukünftige MWO-Betriebsort noch der angedachte Termin als endgültig eingestuft werden.

Wir drücken dem Team der MWO die Daumen für ein gutes Gelingen beim Umzug und Umbau sowie viel Erfolg beim geschäftlichen Neustart!

Rudolf Ring 

Modellbahn-Szene

Viertes Spur-Z-Weekend Altenbeken 2012

Bahnfans ist Altenbeken gleich aus mehreren Gründen ein Begriff. Dort fand vom 31. März bis zum 01. April 2012 (kein Scherz!) das vierte internationale Spur-Z-Weekend der Z-Freunde international (ZFI, <http://www.z-freunde-international.de/>) statt. Für jeden Geschmack gab es etwas, von stilistisch hervorragenden Meisteranlagen bis zu überladenen Werbeanlagen fand man alles, was das Z-Herz für den Maßstab 1:220 begehrt.

Viele Händler boten Zubehör bis zum Abwinken und mancher ging mit seinem begehrten, fehlenden Teil nach Hause. Jung und alt hatten Freude am entdecken von diversen Kleinigkeiten, die immer noch das Salz in der Suppe sind.



Der „Senator“ im Maßstab 1:220 für die Spur Z

Wer Hilfe brauchte, bekam sie auch. Manche Lok, sogar brandneuen, wurde hier Leben eingehaucht. Zwei Tage lang konnte man zuschauen, wie nach und nach ein Modul des Z-Stammtisch Bayern entstand. Zum ersten Mal auf eigenen Rädern stand die Lok „Altenbeken“, eine der ersten Loks aus dieser Region.

Märklin stellte in Aktenbeken sein neuestes Z-Schmuckstück vor, die BR 001 161-9, bestimmt „der“ Anwärter auf Platz 1 des nächsten Weihnachtswunschzettels.



Märklin BR 001 161-9 für die Spur Z

Märklin schickte auch sein Team von Märklin TV und die waren ganz entsetzt, wie sie es wohl schaffen sollten, so viele tolle Anlagen und so viel berichtenswertes in den zur Verfügung stehenden 5 Minuten Sendezeit unterzubringen. Es gab so viel zu sehen und wo soll man anfangen und wo aufhören. Ich habe noch nie einen TEE-Triebzug in Doppeltraktion mit vollständiger Wagenzahl gesehen. Und selbst aktuelle Bahnthemen waren in Spur Z sichtbar. Ein Modell aus Chemnitz nahm uns mit in den nahen Osten.

Tipp: Wer in Altenbeken nicht dabei sein konnte oder eine Erinnerung haben möchte, kann eine Film-DVD mit 84 Minuten Modellbahnspaß bestellen. Dazu gibt es eine Bilder-CD mit mehr als 300 Bildern. Alles verpackt in einer passenden Box. Diese Box mit DVD und CD kostet 20 Euro. Ab 10 Stück gibt es die Box für jeweils 15 Euro, jeweils inklusive Porto und Verpackung. Produziert wird nach Auftragseingang, Lieferzeit ca. 1 Woche.

Bestellungen bitte per Mail an:
Joachim@Zaich.de
Infotelefon: 015 787 616 505

Joachim Zaich 

Modellbahn-Szene

Modelleisenbahnclub Esslingen: Mit 66 Jahren...

... ist der Modelleisenbahnclub Esslingen (www.mecesslingen.de) in den besten Jahren. Am 9. November 1946 wurde der Club im Beisein der „Besatzungsmacht“, die der Gründung zustimmen musste, ins Leben gerufen. Der oberste General der US-Army nahm sich die Zeit und kam persönlich. Das war ungewöhnlich, aber wenn man bedenkt, dass er selbst ein Modellbahner war ...



Großes Gedränge an einer Großspur-Anlage, an der gerade eine V36 einer Dampflok BR64 begegnet

Nach einer wechselvollen Geschichte hat der Club heute 38 Mitglieder und die Jugendabteilung besteht aus 12 Jugendlichen. Neben den regelmäßigen Clubabenden mit vielen Aktivitäten und dem üblichen, bereicherndem Zusammensein gibt es auch Ausflüge, eine Weihnachtsfeier und natürlich die Ausstellung. Am Sonntag 4. März 2012 war es wieder soweit. Im Flur einer Hochschule reihte sich Anlage an Anlage, nur unterbrochen von Plätzen zum Mitmachen für Kinder. Und auch für das leibliche Wohl war gesorgt.

Anlagen in den Spuren IIm, 0, H0 und Z luden zum Bewundern und zum Entdecken der Details ein. Wie immer waren die Stände mit Besuchern umlagert. Neugierige Kinderaugen begutachteten die Handhabungen der Modellbahner und eine junge Lokführerin steuerte den ICE mit der Fernbedienung souverän.

Auch die Steuerung der LGB-Bahn war bei den jungen Lokführern begehrt. Durch die clevere Aufteilung in mehreren Ovale wurde mehreren Kindern das Fahren mit den verschiedenen Zügen ermöglicht.

Und natürlich muss ich als Reporter auch Kritiker sein und hier ist mein einziger Kritikpunkt, natürlich verbunden mit dem Wunsch, es beim nächsten Mal besser zu machen: Das Bier war viel zu warm! ;-)) Alles in Allem: Eine sehr gelungene Ausstellung in Esslingen lädt ein zum Wiederkommen im nächsten Jahr.



Fotobeweis: Bei der Ausstellung 2012 des Modelleisenbahnclubs Esslingen ging es nicht jugendfrei zu

Joachim Zaich 

Modellbahn-Insider

Lizenzgebühren gefährden Modellbahn-Produktreihen

Lizenzgebühren und Auflagen von Fahrzeugherstellern und Bahngesellschaften belasten die Modellbahnhersteller seit Jahren. Je kleiner der Hersteller, desto stärker fallen diese Gebühren ins Gewicht und nehmen teilweise massiv Einfluss auf die Preise. Gerade auch bei Modellautoherstellern ist dies deutlich zu sehen, denn obwohl der Automarkt eine Vielzahl von Fahrzeugtypen und Herstellern bietet, so gibt es von vielen Kraftfahrzeugen gar keine Modelle.

Aber auch bei den Modellbahnherstellern erleben wir immer wieder, dass Lizenzgebühren dazu beitragen, dass Wunschmodelle nicht aufgelegt, Produktreihen gestrichen oder im Preis deutlich angehoben werden. Aktuelles Beispiel ist die Firma Heris. Das Unternehmen teilt auf seinem Neuheitenblatt für 2012 mit, dass keine Modelle von ÖBB-Fahrzeugen aus diesem Grund mehr aufgelegt werden und dass man bei den SNCF-Modellen die Preise deshalb deutlich anheben muss. Nur selten macht ein Hersteller so offensiv auf dieses Problem aufmerksam, wir finden, zu Recht!

Was das für uns als Modellbahner bedeutet und welche Auswirkungen das für die Zukunft hat, bleibt abzuwarten. Möglicherweise sind bald nur noch Großserienhersteller in der Lage diese Gebühren zu entrichten. Im Endeffekt werden die Mehrkosten an den Käufern hängen bleiben, denn die werden, wie jetzt bei Heris, die höheren Preise zahlen müssen.

Dieter Holtbrügger 

+++ Modellbahn-Ticker +++

HAG übernommen

Zum 1.1.2012 hat die Schweizer Firma Tekwiss Engineering AG aus Hagedorn den Modellbahnhersteller HAG übernommen. In der Führungsspitze verbleiben die langjährigen Mitarbeiter. Hanspeter Alther, der seit Jahren zur Stammmannschaft gehört, ist neuer CEO von HAG. Die Wertschöpfung soll weiterhin in der Schweiz stattfinden, der Vertrieb ausschließlich über den Fachhandel erfolgen. Bereits für den Mai 2012 plant HAG die Re 4/4 II in einer zweimotorigen Version auszuliefern, die Ae 6/6 wird ebenfalls mit zwei Motoren produziert.

PIKO Rekordumsatz

Der Modelleisenbahn-Hersteller PIKO hat 2011 ein wirtschaftliches Rekordjahr erlebt. Das Sonneberger Unternehmen machte einen Umsatz von zehn Millionen Euro. Das ist das beste Ergebnis seit Neugründung des Unternehmens vor 19 Jahren. Diese Information teilte das Unternehmen im direkten Vorfeld der diesjährigen Spielwarenmesse mit.

Märklin garantiert länger

Märklin gewährt ab sofort für alle Märklin- und Trix-Modelle der Märklin Händler Initiative (MHI) und des Insider-Clubs eine fünfjährige Werksgarantie. Damit möchten die Göppinger die hohe Qualität und Lebensdauer ihrer Modelle unterstreichen.

NOCH mehr QR-Codes



Als Modellbahn-Hersteller mit bekannt hoher Online-Affinität hat NOCH die Vorzüge der QR-Codes als erster erkannt.

Im Neuheiten-Prospekt 2012, auf vielen NOCH Produkten und gedruckten Anzeigen finden Sie diese zweidimensionalen, quadratischen Codes. Wenn Sie den Code mit einem Smartphone oder Tablet-PC scannen, erhalten Sie über die hinterlegte Adresse Zugriff auf weiterführende Inhalte, die beispielsweise im Druck nicht dargestellt werden können, wie beispielsweise einen Video-Clip oder eine 360°-Ansicht. Zur Nachahmung empfohlen.

Gützold in Liquidation

Modelleisenbahnhersteller Gützold (<http://www.guetzold.de/>), insbesondere durch hochwertige DR-Modelle in der Nenngröße H0 bekannt, befindet sich offenbar in der Liquidation. Schon längere Zeit war die Preispolitik von vielen Kaufinteressenten kritisch gesehen worden. Neben finanziellen Aspekten hat sich auch kein Nachfolger für Seniorchef Bernd Gützold (70) gefunden.

Schade, denn interessante DR-Modelle wird es nun deutlich weniger geben. Als Neuheit 2012 wird auf der Webseite noch eine BR 58.30 Reko der DR im CAD-Modell gezeigt, die für die Nenngröße TT angekündigt ist. Anscheinend hängt da eine Webseite wieder der traurigen Realität hinterher.

Androide steuert WDP

Zu den führenden PC-Programmen zur digitalen Modellbahn-Steuerung gehört Win-Digipet (WDP, <http://www.windigipet.de/>). Zu dem hochleistungsfähigen Programm gibt es nun auch die passende „Fernbedienung“ in Form der Android-App „Win-Digipet Mobile“. Die App kann ab Version „WDP Premium 2009.4“ eingesetzt werden und bietet Ihnen folgende zentrale Funktionen: Lokomotiv- und Magnetartikelsteuerung, Rückmel-

dekontaktzustände, Nothalt anzeigen/auslösen/freigeben sowie einen Gleisplan-Modus mit der Möglichkeit Magnetartikel, Zähler und Sperrungen zu schalten. Praktisch ist auch die Übertragung der Lokomotiv-Funktionssymbole aus dem PC in die App. Toller WDP-Service: Die App ist kostenlos! Sie erreichen den Download bei Google Play an der Adresse <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.wdpremotandroid>

Tuningkit für Märklin- und Fleischmann-Drehscheiben

Drei Minuten vor Ende des Redaktionsschlusses der Ausgabe erreichte uns noch die Nachricht, dass moebo exclusive auf der Intermodellbau das neue Tuningkit für die H0-Drehscheibe von Märklin / Fleischmann (Art.-Nr. 7286) vorstellt und auch gleich in Stückzahlen liefern kann.

Das Lasercut-Kit (Art.-Nr. NH 2012) besteht aus einem neuem Drehscheibenhäuschen und neuen Böden mit Präzisionsgravur in Echtholzoptik. Ausführliche Infos und Bildmaterial finden Sie unter <http://www.moebo.de>.



Mehr optischer Realismus als mit dem Drehscheiben-Tuning-Kit von moebo exclusive ist eigentlich gar nicht mehr vorstellbar

Der stabile DIN A4- Ordner ist Ihr idealer Sammler für Modellbahn- technik aktuell

Geben Sie Ihren wertvollen Ausgaben von Modellbahntechnik aktuell ein passendes Zuhause, einen Ort an dem sie sicher und geschützt auf Ihren Zugriff warten. Ihren Ordner für Modellbahntechnik-aktuell erhalten Sie exklusiv bei uns für nur 7,90 € inklusive Porto/Verpackung. Noch günstiger wird es bei Abnahme von drei Ordnern für Sie: Der Betrag reduziert sich auf nur noch 15,90 € inklusive Porto/Verpackung. Solange der Vorrat reicht, legen wir noch eine gedruckte Ausgabe und eine Software-CD gratis obendrauf. Also: Nicht zögern, sondern das Top-Angebot nutzen!

Senden Sie Ihre Bestellung formlos per E-Mail an
**redaktion@modellbahntechnik-
aktuell.de**



Kostenlos! Wenn Sie sich für Tipps & Tricks zu PC, Notebook und Multimedia-Hardware interessieren, empfehlen wir Ihnen die Profi-Tipps aus der Redaktion der PC-Secrets, die Sie an dieser Adresse erreichen:

<http://bit.ly/hardware-tips>

Impressum

Modellbahntechnik aktuell Ausgabe 55, März 2012

Herausgeber

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

Chefredakteur

Rudolf Ring, Mülheim an der Ruhr

Stellv. Chefredakteur

Dieter Holtbrügger, Duisburg

Fachgutachter

Dr. Hans-Hermann Kiltz, Bochum
Markus Pfetzing, Friedland (**www.pfetzingweb.de**)

Lektorat

Dr. Johannes Kersten, Duisburg

Objektbetreuung

Michael-Alexander Beisecker, Oberhausen

Online-Dienste

Christian Grugel, Münster (**www.muenster-webdesign.net**)

Titelbild

Dieter Holtbrügger

Modellbahntechnik aktuell erscheint als Magazin im PDF-Standardformat von Adobe. Die jeweils aktuelle Ausgabe wird 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 2012 by 2media Online-Verlag GbR, Oberhausen