

Kostenloses,
elektronisches Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220
und Vorbild

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Wuchtbrumme dank Velmo

Flughöhe Null im Jahre 1990
Die Neuerscheinungen des Jahres

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ich hoffe, Sie sind gut im neuen Jahr angekommen und haben Zeit und Muße gefunden, sich zu erholen und neue Modellbahnprojekte anzugehen. Jetzt beginnt für uns Modellbahner schließlich wieder die spannendste und auch aktive Zeit.

Einige Hersteller haben den Schleier über ihren Neuheiten bereits gelüftet, doch wir wollen – wie immer – warten, bis wir dazu Gespräche geführt und weitere Informationen eingeholt haben. Bei uns lesen Sie dann im nächsten Monat auch, was Sie aus den Katalogen und Neuheitenprospekten nicht erfahren.

Im Januar blicken wir stattdessen immer zurück und lassen das vergangene Jahr Revue passieren. So bleiben uns schöne Momente in Erinnerung, aber wir nehmen auch Veränderungen und Probleme besser wahr. Traditionell küren wir zu Anfang eines neuen Jahres auch, welche Produkte wir als Neuerscheinungen des Jahres ausgezeichnet haben.

Das ist durchweg keine leichte Entscheidung, denn viele Aspekte und Merkmale gilt es zu berücksichtigen und abzuwiegen, bis feststeht, welcher Marktteilnehmer seine Aufgaben aus unserer Sicht am besten gelöst hat.

In einigen Kategorien haben nur wenige Neuheiten um die Gunst der Käufer konkurriert, in anderen, wie etwa dem Zubehör, waren es sehr viele und eigentlich hätten sie ja alle eine Auszeichnung verdient. Daher möchte ich auch an dieser Stelle betonen, dass schon eine Nominierung eine enorme Wertschätzung zum Ausdruck bringen soll!

Ausführlich zuwenden möchten wir uns im Januar 2016 dem Velmo-Sounddecoder für die DR-Baureihe 132 von Märklin. Mittlerweile gibt es zwei weitere dieser Geräuschbausteine auch für andere Loktypen, weshalb auch Sie sich vielleicht schon einen eigenen Eindruck verschaffen konnten. Für uns handelt es sich hierbei um eine Innovation, die über Jahre hinaus Maßstäbe setzen wird. Keine Frage daher, dass wir hier einstimmig unsere Auszeichnung verliehen haben.

Mit Spannung erwartet haben wir auch den Lufthansa-Airport-Express aus dem Hause Märklin. Da es sich hierbei um eine Neuauflage handelt, bietet sich die seltene Gelegenheit, das aktuelle mit dem historischen Produkt zu vergleichen und die Fortschritte in vielen Bereichen herauszuarbeiten.

Leider ist nicht alles Gold, was glänzt. So haben wir auch Fehler entdeckt, die eigentlich nicht passieren dürften und von denen wir hoffen, dass der Marktführer darauf im Sinne seiner Kunden reagiert. Lassen Sie sich überraschen, was unser kleiner Test und der Vergleich zu Tage gefördert haben.

Spärlicher fällt diesen Monat die Zahl an Rezensionen aus. Einen Titel wollten wir Ihnen nicht vorenthalten, denn er passt hervorragend in die Bastelsaison. Planen auch Sie eine (neue) Anlage, vielleicht sogar Ihre erste? Dann ist guter Rat teuer – oder auch nicht, denn wir meinen etwas Passendes für Sie gefunden zu haben.

Groß ist diesen Monat die Zahl an Leserzuschriften, aber auch an Meldungen. Bleiben Sie uns treu und genießen Sie die Lektüre!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort.....	2
--------------	---

Modell

Die Neuerscheinungen des Jahres 2015.....	4
Das Tieffliegerprogramm	14

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Der Traum vom Geräusch.....	24
-----------------------------	----

Literatur

Hilfreiche Ratschläge	29
-----------------------------	----

Impressionen

Wir blicken dankbar zurück	31
Zetties und Trainini im Dialog.....	43

Impressum	52
-----------------	----

Wir danken Jens Wimmel für seinen Beitrag samt Fotos.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 24. Januar 2016

Titelbild:

Die Ludmilla ist nicht nur im Vorbild eine beeindruckende Diesellok. Gleiches gilt nun in besonderem Maße auch für Märklins Modell. Jens Wimmel hat seinem W 232.01 von Schaufele mit einem Velmo-Sounddecoder noch mehr Leben eingehaucht. Foto: Jens Wimmel

Von der Redaktion preisgekrönte Modelle Die Neuerscheinungen des Jahres 2015

Kaum ist ein Modellbahnjahr vorbei, heißt es für Trainini® immer wieder, unter den ausgelieferten Neuheiten diejenigen zu bewerten, die sich aus der Masse besonders hervorheben. Zwar kann am Ende (je Kategorie) nur einer gewinnen, doch hier gibt es keine Verlierer mehr: Von uns nominiert worden zu sein, bedeutet schließlich auch schon einen Medaillenrang.

Viel zu schnell ging das Jahr 2015 an uns und den Herstellern vorbei, wie es im Nachhinein erscheint. Denn in einigen der Kategorien, in denen wir regelmäßig besondere Modelle auszeichnen, war erstaunlich wenig los. Gehen den Herstellern vielleicht die Ideen aus?

Nein, an dieser Stelle können wir Entwarnung geben. Nehmen wir als bestes Beispiel die Kategorie Wagen: Es wurden zwar im Jahresverlauf einige interessante Formneuheiten vorgestellt oder angekündigt, aber wir berücksichtigen halt nur diejenigen Modelle, die auch im Auszeichnungsjahr ausgeliefert werden konnten.

So konnten wir den zusammen mit dem DB-Touristikzug von Märklin angekündigten Speisewagen ebenso wenig bewerten wie den offenen Güterwagen Eanos von FR Freudenreich Feinwerktechnik, der im Spritzgussverfahren hergestellt werden wird.

Bei den Lokomotiven kam die mit neuem Motor angetriebene V 36⁴ von Märklin ebenfalls noch nicht auf den Markt, bei der überfälligen Baureihe 64 datierten die ersten Auslieferungen auf den 30. Dezember, weshalb kaum ein Kunde dieses Modell noch im alten Jahr in Händen halten konnte.



Märklins Doppellok der Baureihe V 36.4 gehört zu denjenigen Modellen, die das Rennen noch spannender hätte machen können, aber bis Jahresende 2015 nicht zur Auslieferung gelangten.

Dünn war die Luft auch in der Rubrik Technik, zumal die Abgrenzung zum Zubehör bisweilen eine Gratwanderung ist. In dieser Kategorie bewertet werden diejenigen Produkte, die nicht oder nicht in erster Linie ein Vorbild nachbilden – also nicht einfach als Modell zu werten sind.

Hier geht es um die technischen Eigenschaften oder Besonderheiten, die im Vordergrund stehen, das Produkt in außergewöhnlicher Weise prägen und eben deutlich über den Modellcharakter hinausgehen. Folglich können sich hier sowohl elektronische Innovationen wiederfinden als auch Werkzeuge oder Gestaltungsmaterial, das Bekanntes in zuvor unbekannter Weise und besser wiedergibt.

Und in diesem Sektor hat es 2015 tatsächlich nur wenig gegeben, was die Modellbahnwelt revolutionieren könnte. Trotzdem tut dies der Sache keinen Abbruch, denn bei der Redaktionswahl zählt nicht die Masse sondern die individuelle Qualität.

So haben wir auch für das vergangene Jahr unsere Favoriten gefunden und darüber abgestimmt. Seit 2008 vergeben wir unsere Auszeichnungen, ab 2011 haben wir „Technik“ dann als eigenständige Kategorie bestimmt und aus dem Zubehör herausgelöst. Seit 2009 bestand die Redaktion aus drei Personen, weshalb Stimmgleichheit unwahrscheinlich war und immer klare Entscheidungen fallen konnten.

Aus der letzten Ausgabe wissen Sie, dass unser Kollege Bernd Knauf an den Abstimmungen nicht mehr teilnehmen konnte. Um trotzdem eine klare Wahl treffen zu können, haben wir einen Wahlberechtigten aus dem Kreise der erweiterten Helfer und Mitarbeiter ausgewählt: unseren **Trainini Lokdoktor** Michael Etz.

Unverändert gilt, dass hier nur nominiert und der Abstimmung unterzogen wurde, was der Redaktion im Bewertungszeitraum auch tatsächlich vorlag und daher persönlich beurteilt werden konnte. Wir bewerten hier schließlich nicht Ideen, Versprechungen oder Ankündigungen. Aber nicht immer ist dazu bereits ein Bericht im Magazin erschienen, grundsätzlich wird dies aber möglichst kurzfristig nachgeholt.

Kategorie Lokomotiven

Im letzten Jahr haben wir mit dem Wismarer Schienenbus von Z-Modellbau einen wahren Knüller ausgezeichnet. Kaum hätten wir damit gerechnet, dass es 2015 Vergleichbares geben könnte. Und dennoch hat uns ein alter Bekannter gehörig überrascht: Wolfgang Besenhardt kehrte mit seiner Marke N-tram zur Spur Z zurück.

Im Gepäck hatte er den Kittel-Dampftriebwagen, den wir ausführlich vorstellen konnten. Er beeindruckte gleich mit mehreren Eigenschaften, die uns sehr zusagten und ihm eine Nominierung einbrachten. Dazu gehörten der unsichtbar verbaute Motor mit sehr ruhigem Lauf, eine Nachbildung der Kesselarmaturen im offenen Führerstand, eine feine und gut sichtbare Inneneinrichtung und vor allem die feinste, dazu noch vollbewegliche Detailsteuerung, die wir je gesehen haben.

Dass er das Rennen nicht für sich entschieden hat, wie wir damit schon vorwegnehmen, lag an der zu erwartenden Empfindlichkeit seiner Teile, die ihn auf Dauer doch eher als Vitrinenmodell mit ausgewählten Auslaufgelegenheiten erscheinen lassen. Das wertet ihn in keiner Weise ab, zumal wir auch den hohen Preis für dieses Feinod angemessen finden. Wir sehen ihn jedoch als Nischenmodell mit sehr geringer Bedeutung für den Massenmarkt.

Ähnlich verhält es sich mit Rokuhan's Shinkansen der Serie 500. Das Modell zeigte eine gute Detaillierung, korrekte Wiedergabe aller Vorbildproportionen, eine angedeutete Inneneinrichtung, die sich sogar nachträglich beleuchten



lässt und dazu perfekt passende Fahreigenschaften. Lackierung und Bedruckung erschienen ebenfalls tadellos, nur das Stirnlicht sollte lieber weiß statt gelb strahlen.

Eine sinnvolle Lösung fanden wir auch bei den Wagenübergängen, die zu einem geschlossenen Zugbild verhelfen. So etwas hatte es zuvor vor rund dreißig Jahren am ICE der Baureihe 410 von Märklin gegeben und blieb leider einmalig. Der Mehrsystem-Serienzug ICE 3 (Baureihe 406) konnte daran nicht mehr anknüpfen. Rokuhan scheint es verstanden zu haben, was die Zetties heute erwarten.

Eine Mehrheit konnte auch er nicht auf sich vereinigen, weil er im europäischen Markt der Spurweite Z nur eine Nebenrolle spielt. Zu gering ist hier die Bedeutung japanischer Modelle, um dies in der Gesamtbetrachtung aufwiegen zu können.

Große Bedeutung messen wir hingegen der amerikanischen Diesellok EMD E8A bei, die von AZL und Märklin ins Rennen geschickt wird. Vor allem amerikanische und schweizerische Vorbilder erfreuen sich auch hierzulande einer großen Beliebtheit und zeigen sich als Alternative zu deutschen Motiven.

Daher hatten wir auf diese Lok ein besonderes Augenmerk, ist sie für Märklin doch erst das zweite US-Diesellokmodell nach der F 7, die wegen ihres Alters und einiger Kompromisse längst das Schlusslicht unter den nunmehr drei F-Typen-Nachbildungen bildet.

Unsere Bewertung der beim Vorbild für den Traktionswandel so wichtigen EMD E8A, die für alle bislang bekannten Ausführungen gleichermaßen gilt, haben wir an der Märklin-Ausführung der Southern Pacific festgemacht.



Rokuhans Baureihe 181² war ein Wunschmodell, zeigt sich gut, zeitgemäß und durchdacht umgesetzt sowie voll anlagentauglich. So machte sie als ozeanblau-beige 181 211-4 „Lorraine“ letztendlich das Rennen in der Kategorie Lokomotiven. Unser Foto zeigt die Lok während der Messe Anfang November 2015 in München von beiden verschiedenen Seiten. Vorne ist die ausgelieferte Serienausführung, zu sehen, dahinter steht noch das erste Muster mit Unterschieden in der Pantographenfarbe und bei den Anschriften.

Zweifelsohne hat Märklin mit ihr ein gelungenes und gut umgesetztes Modell ins Rennen geschickt, das einige für Märklin zuvor unbekannte Eigenschaften besitzt: Haftreifen, Glockenankermotor und ein in Längsrichtung nach Polen geteilter Fahrwerksblock. Wirklich neu ist das jedoch nicht, denn es entspricht der seit Jahren bekannten Philosophie von AZL.

Die AZL-Handschrift ist unverkennbar, während für Märklin augenscheinlich nur das Firmenlogo am Boden und die Systemkupplung sprechen. Deren Tausch gestaltet sich für eine Märklin-Lok ungewohnt, was einzelnen Lesern auch Probleme bereitete. So wurde auch sie nicht zum Sieger dieses Wettbewerbs.

Wie ein solcher Tausch leichter von statten gehen kann, machte Rokuhan mit einem anderen Modell vor, dass sich einstimmig aufs Siegertreppchen katapultiert hat: die Baureihe 181² der DB. Mit einem Zahnstocher von innen ausgedrückt, neue Pufferbohle einfach angesteckt – dazu dank unterschiedlich dicker Haltezapfen auch noch vor verdrehtem Anbau gesichert. Die Kupplung wird anschließend einfach nur angesteckt und ebenso leicht auch wieder abgezogen.

Dazu erfüllt sie alle Anforderungen an Preis, Ausführung und Detaillierung, die an ein zeitgemäßes Modell aus der Großserie gestellt werden. Der Antrieb zeigte sich hochwertig und feinfühlig regelbar, dazu ist das Modell auch schon herstellerseitig für eine Digitalisierung vorbereitet, indem gleich ausreichend Platz für eine Decoderplatine eingeplant wurde.

Vorbildgerecht bekam die Lok auch zwei unterschiedliche Schleifstücke auf den Einholmpantographen, die in ihrer Maßstäblichkeit und Filigranität bei ausreichender Stabilität neue Maßstäbe für die Zukunft setzen. Nur eine elektrische Funktion haben sie nicht zu bieten.



Dieter Heckls neue Personenwagen für bayerische Lokalbahnen schließen eine empfindliche Lücke in den Epochen I und II. Ihre saubere und konsequente Umsetzung sichern ihnen den Titel in der Rubrik Wagen. Ausgezeichnet werden sie in einer Gesamtbetrachtung als Zug – und das auch unabhängig von der jeweiligen Epoche. Foto: Heckl Kleinserien

Und eben das können wir vernachlässigen, weil funktionsfähige Oberleitungen im Maßstab 1:220 selten zu finden sind und Lokomotiven dann für einen sicheren Kontakt meist eh beide Bügel am Draht haben müssen, was nur bei Altbaulokomotiven dem Vorbild entspricht. Der berührungslose Betrieb, den der auf jede Höhe einstellbare Stromabnehmer von Rokuhan vorsieht, ist aus unserer Sicht das Modell der Zukunft.

Den letzten Ausschlag zu unserer Entscheidung gab dann die besondere Rolle des Vorbilds. Sie ist, obwohl als DB-Einheitsellok zweiter Generation zu sehen, eher eine Splitterbauart als ein Massenphänomen, doch die Zetties sind mit ihr und ihrer früheren Stammstrecke in besonderer Weise verbunden. Deshalb stand sie weit oben auf den Wunschlisten, zumal sie auch trotz vertrautem Gesicht noch einen hohen Wiedererkennungswert besitzt.

Als Neuerscheinung des Jahres 2015 in der Kategorie Lokomotiven wird daher die Baureihe 181² in der Ausführung als 181 211-4 „Lorraine“ (Art.-Nr. T950-1 / 7297101) ausgezeichnet. Wir verbinden dies mit der Hoffnung auf viele weitere, schöne Modelle voller guter Umsetzungsideen.

Kategorie Wagen

Nur zwei formneue Wagenmodelle erhielten eine Nominierung von uns. Dies war zum einen der Hubschiebedachwagen Kmmks 51 der DB von Märklin mit Stahlbremserhaus. Gerade das Bremserhaus empfanden wir als interessantes Bauteil, das sicher noch bei vielen weiteren Neuentwicklungen zum Einsatz kommen wird und für Abwechslung sorgt.

Eine Mehrheit konnte dieser Waggontyp dieses Mal jedoch nicht auf sich vereinen, denn unabhängig vom Entwicklungsaufwand wirkt er halt nicht so neu wie er technisch durchaus sein mag. Nach dem Vorjahresmodell mit kürzerem Fahrwerk und ohne Bremserhaus stellt er zwangsläufig einen geringeren Lückenschluss als sein Bruder 2014 dar.

Dem gegenüber standen die bayerischen Lokbahnwagen von Heckl Kleinserien. Jahrelang mussten der Glaskasten und die zwei übrigen Motorlokomotiven von Z-Modellbau häufig allein herumfahren, bis der Kleinserienhersteller aus Bochum völlig überraschend eine Lösung in Form passender, kurzer Personenwagen präsentierte.

Da er dieses Vorhaben in gewohnt hoher Qualität und Perfektion, dazu auch preislich noch besonders attraktiv umgesetzt hat, gab es für die Abstimmenden keinen Zweifel.

Einstimmig wird den bayerischen Lokbahnwagen die Auszeichnung zur Neuerscheinung des Jahres 2015 in der Kategorie Wagen verliehen.



Am spannendsten war die Wahl in der Kategorie Zubehör, denn dort hatte sich 2015 einiges getan. Als großer Favorit gingen die Fahrräder von Artitec ins Rennen um die Auszeichnung.

Wir hoffen, dass sich Dieter Heckl mit seiner zweiten Auszeichnung nach 2013 weiter angespornt fühlt und auch den Besitzern einer Epoche-III-Ausführung des Glaskastens noch das Glück zuteilwerden mag, einen passenden Personenzug hinter diese Lokomotive zu hängen, der als typisch bayerisch einzustufen ist.

Kategorie Zubehör

Die spannendste Kategorie für das letzte Jahr war zweifelsfrei diese: Gleich sechs Produkte rangen hier um die Gunst der Juroren, nachdem eine Durchsicht aller Vorstellungen und Auslieferungen noch ein paar Nachnominierungen ergeben hatte.

Im Zubehörbereich sind einige tolle Modelle erschienen, die Lücken schließen und qualitativ auf einem besonderen Stand angelangt sind. Wir erinnern uns an den Omnibus Mercedes-Benz O 305 von MWB (Modellbau Wolfgang Baumann), der endlich die große Lücke zwischen den MZZ-Modellen deutlich älterer Baujahre und dem schon erheblich moderneren Setra-Reisebus, den Noch einst auf den Markt brachte, schließt.



Die Auszeichnung in der Kategorie Zubehör hat der besonders ansprechende Haltepunkt Osterode-Süd gewonnen, hier von der Straßenseite aus zu sehen. Das kleine Gebäude bereichert künftig viele Anlagen mit Nebenbahnmotiven. Foto: Faller

Ein nicht unerheblicher Teil der beliebten Epochen III und IV war hinsichtlich des öffentlichen Nahverkehrs abseits der Schiene im Modell schlichtweg nicht vorhanden. Ähnliches gilt für die wirklich gelungenen Fahrräder von Artitec. Auch abseits eines Standardrahmens, der im Modell sowohl glaubhaft als Hollandrad wie auch historisches Rad ab etwa 1930 durchgeht, haben die Niederländer einiges zu bieten.

Kinderfahrräder, Klappräder und moderne Renngeräte kannte die Spur Z zuvor nicht. Wie stark solche „Kleinigkeiten“ auf den Betrachter wirken, können Sie anhand der Bilder aus der Dezember-Ausgabe 2015 erahnen.

Und auch im Bereich des Ladeguts hat sich im letzten Jahr sehr viel getan. Duha hat gleich eine ganze Reihe an Neuheiten vorgestellt, die auch uns sehr beeindruckt haben. Bereits in der Vergangenheit war dieser Anbieter mit außergewöhnlichen Beladungsideen in guter Umsetzung aufgefallen, 2015 hat er noch mal einen Sprung nach vorn gemacht.

Besonders gefallen haben uns die rostigen Ventile, die für den Maßstab 1:220 zwar etwas groß ausgefallen sind, aber trotzdem eine faszinierende Wirkung auf den Betrachter ausüben, weil sie filigran und sauber gestaltet sind und von einer äußerst realistisch wirkenden Rostpatina überzogen sind. Leider reichte es nicht ganz für den Schritt aufs Siebertreppchen, denn hier fiel eine knappe Entscheidung.

Die Juroren mehrheitlich überzeugt hat ein Laserschnittartikel. Gleich drei Bausätze von drei verschiedenen Anbietern gingen dabei ins Rennen: das Klein-Bw von Märklin, dessen Fotoseite nicht auf der Verpackung zu sehen ist. Andreas Bauer-Portner hat dies in einem Beitrag des Modelleisenbahners, auf den wir mit Foto hingewiesen hatten, eindrucksvoll gezeigt.



Märklins Bausatz zeichnet zudem der offene Einheitskohlenkran aus, bei dem nur die Hunte etwas groß geraten sind, doch dafür gäbe es Abhilfe bei anderen Herstellern. Wir stellten fest, dass dieses Gebäudeensemble wie ein Mauerblümchen daherkommt, dessen Schönheit erst entdeckt werden will.

Ein wahrer Knaller ist die Dörpeder Mühle von 1zu220-Shop. Ihr widmeten wir im Frühjahr einen ausführlichen Dioramenbericht, dessen Ergebnis auf der Intermodellbau in Dortmund sowie auf den Märklintagen in Göppingen zu betrachten war.

Die Wassermühle hebt sich mit ausgemauertem Fachwerk angenehm von bislang allen anderen Gebäudemodellen ab und gehört eindeutig in die nördliche Hälfte Deutschlands. Nur angesichts von vier Mühlenmodellen (drei Wasser- und eine Windmühle) innerhalb sehr kurzer Zeit fand sie nicht die Gunst der Juroren.

Zur Neuerscheinung des Jahres 2015 in der Kategorie Zubehör gewählt wurde der Haltepunkt Osterode-Süd von Faller. An ihm ist im Verlauf von vier Jahren gut abzulesen, wie sich diese Fertigungstechnik auch beim bekanntesten Gebäudehersteller weiterentwickelt hat.

Das kleine Gebäude füllt nicht nur eine Sortimentslücke auf zeitgemäße Weise, es wirkt durch sein gelb verputztes Fachwerk auch besonders harmonisch. Das Häuschen strahlt einen Eindruck von Idylle aus, ohne verspielt zu wirken. Es besitzt Charakter und passt trotzdem auch in nahezu jede Region außerhalb des Harzes.

Kategorie Technik

Drei Kandidaten buhlten um die Gunst in der Technik-Wertung. Kurzfristig nominiert hatten wir Märklins Inneneinrichtung samt LED-Beleuchtung im Lufthansa-Airport-Express aus dem Neuheitenprogramm 2015.

Zu lange hatte es keine Wagen-innenbeleuchtungen aus dem Bereich der Großserie gegeben.

Märklin schloss die eigene Lücke, stellte mit LED auf zeitgemäße und energiesparende Leuchtmittel um und stimmte sie dazu noch auf eine ebenfalls neue Inneneinrichtung ab.



Doch ganz so neu ist das auch nicht mehr: Wir erinnern uns an das Jubiläumsjahr 2012, als wir Passmann wegen eines solchen Produkts bereits ausgezeichnet haben.

Abgestimmt war es auf die Inneneinrichtungen von Modellplant, die für viele Märklin-Modelle in 3D-Druckqualität aus ABS erhältlich sind.

Zweiter Kandidat war die beleuchtete Bahnhofslampe von Weinert Modellbau, die wir demnächst noch vorstellen werden. Sie ist stabil und den-

Claudius Veit hat angestrengt gearbeitet, um einer Spur-Z-Lok stimmig klingende Betriebsgeräusche zu verpassen, die nicht aufdringlich wirken. Am Ergebnis gibt es keinen Zweifel: Das ist die Neuerscheinung des Jahres 2015 in der Kategorie Technik!
Foto: Velmo

noch äußerst filigran, dazu besitzt sie feine Details. Geliefert wird sie als Bausatz, der sich notfalls auch ohne Lötfertigkeiten zusammensetzen lässt. Auch hier kommt eine Leuchtdiode zum Einsatz.

An diesem Modell hat uns besonders gefallen, dass die Mechanik zum Herablassen des Lampenschirms erkennbar wiedergegeben wurde. Die Lackdrähte der LED lassen sich so ziehen, dass sie den Eindruck erwecken, in Wirklichkeit die zur Rolle führenden Seile zu sein. Damit ist sie im Spur-Z-Markt auf jeden Fall einzigartig.

Mit einer einstimmigen Entscheidung gewonnen hat jedoch eine andere Neuerung: Die Neuerscheinung des Jahres 2015 in der Kategorie Technik ist der Sounddecoder für Märklins „Ludmilla“, entwickelt und angeboten von Velmo.

Zwar handelt es sich nicht um den ersten solchen Decoder für eine Spur-Z-Lok, doch entscheidend waren die Charakteristika dieser Neuheit. Claudius Veit hat viel Zeit und Wissen investiert, um das Klangspektrum perfekt auf das Modell abzustimmen, da es in seiner Winzigkeit nicht mit der Fülle des Vorbilds aufwarten kann und doch realistisch wirken soll. Dazu gehörte weitaus mehr als nur die korrekten Geräusche zu programmieren – er hat ein perfektes Produkt geliefert.

Kategorie Literatur

Fast schon schien es, als sei der Freiburger EK-Verlag der einzige Bewerber auf den Titel für 2015. Gleich drei seiner Werke haben es zu einer Nominierung gebracht: die Video-DVD „Der SVT 175“ und „Abschied von der Bahnpost“, dazu noch das Baureihenportrait über die V 160 als Prototypreihe und Serienmaschine.



An letzteren hatte uns besonders gut gefallen, dass die Probleme mit der ersten Generation Dieselmotoren und Getrieben offen angesprochen und als Achillesferse herausgearbeitet werden. Das galt auch für die V 200, jedoch wird dies in deren „Erfolgsgeschichte“ durchweg gern außer Acht gelassen, weil sie ein Sinnbild für den Erfolg des Wirtschaftswunders darstellt.

Die V 160 war deutlich zahlreicher auf deutschen Gleisen vertreten, ihre Typenfamilie wurde zur erfolgreichsten überhaupt und doch stand sie in der Wahrnehmung eher etwas im Schatten. Probleme da offen zu nennen und trotzdem ihren Erfolg, ihre Zuverlässigkeit und Bewährung im Betrieb herauszuarbeiten, stellt schon große Ansprüche an den Autor.

Allerdings stellen die EK-Baureihenbücher in ihrer Ausführlichkeit auch schwere Kost für viele dar, die nur nebensächlich am Vorbild interessiert sind. So haben wir uns nicht für dieses Buch entschieden. Ähnlich verhielt es sich mit den beiden Film-Datenträgern. Diese überfordern niemanden und verbinden Information und Unterhaltung in äußerst

gelungener Weise, dazu gewähren sie einmalige Einblicke in den früheren Betriebsalltag und einen längst vergangenen Zeitgeist.

Doch das Bessere ist der Feind des Guten: Sprichwörtlich in letzter Minute erreichte uns eine Neuheit, die uns zutiefst beeindruckte. Was auf die schon vorgestellten drei Titelanwärter jeweils in positiver Weise zutraf, vereint das Buch „Die Höllentalbahn und Dreiseisenbahn“ von Gerhard Greß komplett in sich.

Es informiert über Geschichte, Bau und Betrieb der Bahn in erforderlicher Ausführlichkeit. Bereichert wird es durch einmalige und unwiederbringliche Fotoillustrationen, die überwiegend noch unbekannt waren. Da die Höllentalbahn immer schon einen besonderen Reiz hinsichtlich Modellumsetzungen ausübte, handelt es sich hier nicht um ein gewöhnliches Streckenportrait.

Dass dies auch für die Zetties gilt, bewies Märklin schon vor vielen Jahren mit der Konstruktion der Baureihe 85 – keine Lok wird enger mit einer Strecke in Verbindung gebracht als sie mit der Höllentalbahn. Unsere Rezension finden sie voraussichtlich in der Februar-Ausgabe.

Keine Frage war es für uns, diesen Titel aus dem Verlag VGB / Klartext völlig verdient zur Neuerscheinung des Jahres 2015 in der Kategorie Literatur auszuzeichnen. Auch diese Entscheidung fiel einstimmig.

Kategorie Gesamtwerk

Fallweise verleihen wir auch einen Sonderpreis für besondere Leistungen im Bereich der Spurweite Z. Zum sechsten Mal in Folge küren wir hier einen weiteren Preisträger, ohne dies bewusst und dauerhaft jährlich fortsetzen zu wollen.

Für ihr Gesamtwerk möchten wir an dieser Stelle Frau Helga Raab ehren, die sich zur Jahresmitte 2015 in den Ruhestand verabschiedet hat und ihren Betrieb abgegeben hat. Die Zukunft ihrer Modelle für unseren Maßstab ist ungewiss, doch heute tut dies angesichts einiger weiterer Anbieter nicht mehr so weh wie zu den Anfangsjahren unserer Baugröße.

Die Rede ist vom Aktionshaus MZZ: Unter dieser Marke erschienen über viele Jahre ungezählte Automodelle, aber auch Hintergrundkulissen für Anlagen. Besonders die Gussfahrzeuge waren lange Zeit die (nahezu) einzigen Autos, die im Maßstab 1:220 angeboten wurden und leicht verfügbar waren.

Ohne Frau Raab wären die Straßen der Spur Z also in der Tat leer geblieben. Sie hat dafür gesorgt, dass für die Epochen II bis IV passende Kraftfahrzeuge auf den Straßen zu finden waren. Für die Epoche I folgten später sogar einige Kutschen.

Längst sind die Modelle von „gestern“ technisch etwas ins Hintertreffen geraten, denn im Resin-Guss und teilweise auch schon im 3D-Druck lassen sich weitaus mehr Details in äußerst präziser Form umsetzen. Denken wir an Spitzenmodelle wie die Mähdrescher von Mo-Miniaturen, wird die Zeitenwende umso deutlicher.

Doch ohne das Aktionshaus MZZ wären wir nie dorthin gelangt. Dieser Anbieter und mit ihm Frau Raab haben die Nenngröße Z von den Kinderschuhen an begleitet und ihren Teil dazu beigetragen, dass das Kind laufen lernt. Diesen Verdienst würdigen wir mit der von uns verliehenen Auszeichnung.



Schlussatz

Wir hoffen, wir haben Ihre Erwartungen und Ansprüche richtig eingeschätzt und weise entschieden. Wenn unsere Wahl auch Ihre Zustimmung findet, dann freuen wir uns. Ist das nicht (durchweg) der Fall, dann lassen Sie uns das gern wissen und erläutern Sie bitte auch Ihre Eindrücke.

Trainini® lebt auch in Zukunft vom Dialog mit den Zetties. Gemeinsam möchten wir den Weg der Spurweite Z beeinflussen und mitgehen. Das funktioniert nur, wenn wir unsere Leser kennen. Daher freuen wir uns auch stets über persönliche Gespräche auf Messen und Ausstellungen.

Seiten der Preisträger (in der Reihenfolge der Vergabe):

- <http://www.rokuhan.de>
- <http://www.heckkleinserien.de>
- <http://www.faller.de>
- <http://www.velmo.de>
- <http://www.vgbahn.de>
- <http://www.aktionshaus-mzz.de>

Werbung

Eine Ausgabe verpasst?

bereitgestellt von **Trainini ARCHIV**

bereitgestellt von **Trainini ARCHIV**
optimiert auch für Mobiltelefone

bereitgestellt von **Trainini ARCHIV**

Ausgewählte Partner stellen unseren Lesern kostenlos ein lizenziertes **Trainini ARCHIV** bereit.

Über unsere Linkliste finden Sie schnell zu jeder gewünschten oder vermissten Ausgabe von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z**

10 Jahre Trainini
Hobby | Leidenschaft | Kompetenz

Lufthansa-Airport-Express

Das Tiefflieger-Programm

Drei Ausführungen gab es vom Lufthansa-Airport-Express. Während die Zetties immer noch auf den legendären Triebzug „Donald Duck“ warten, wurden sie aktuell bereits zum zweiten Mal mit dem zunächst von der Baureihe 111 geführten Zug Stuttgart -Frankfurt (Main) erfreut. Wir haben uns die nun mit Inneneinrichtung und LED-Beleuchtung ausgestattete Neuauslieferung genau angesehen und mit der Auflage von 1991 verglichen.

1982 ging ein neues Angebot der Lufthansa an den Start, das werbewirksam mit „Reisen auf Flughöhe Null“ titulierte wurde. Ausgangspunkt war das Bestreben des Bundesverkehrsministeriums, Kurzstreckenflüge bis 300 km auf die Schiene zu verlagern und an den Flughäfen Kapazitäten für Langstreckenflüge freizusetzen.

Als Betreiber des Flugersatzes kam damals nur die Deutsche Bundesbahn in Betracht, die sich nach Druck des Bundesverkehrsministeriums schließlich zu einer Kooperation mit der Lufthansa einverstanden erklärte.

Mit der Baureihe 403/404 besaß die DB zudem drei geeignete und schnelle Fahrzeuge, die als reine 1.-Klasse-Triebzüge nach der Umstellung auf das IC-79-Konzept im Regelzugdienst beschäftigungslos geworden waren. Sie waren damals nicht einmal zehn Jahre alt – trotzdem drohte ihnen das Schicksal einer frühzeitigen Abstellung.



403 006-0 fährt als Lufthansa-Airport-Express LH 1005 (Düsseldorf - Frankfurt) am 28. September 1983 durch das Rheintal bei Oberwesel. Für DB-Reisende war dieser Zug als TEE 65 freigegeben. Foto: Peter Schiffer, Archiv Eisenbahnstiftung

Mit der getroffenen Wahl und ihrer neuen Aufgabe stand bei täglich zwei erforderlichen Zügen sogar eine Reservegarnitur bereit. So erfolgte für den neuen Einsatzzweck ein Umbau, bei dem in die Wagen unter anderem die in Flugzeugen übliche Galley (Bordküche) und ein Gepäckraum für Koffer eingebaut wurde. Der Speisewagen war in alter Form überflüssig und wurde in einen Sitzwagen verwandelt. Die Innenausstattungen wurden an die bei der Lufthansa üblichen Farben angepasst.

Der 28. März 1982 war erster Betriebstag dieses „Flugzeugs auf Schienen“, das sich wegen seiner Form und neuen Farbgebung schnell den Spitznamen „Donald Duck“ erwarb. Startbahnhof war zunächst Düsseldorf Hbf, der heutige Tiefbahnhof für S-Bahnen am Düsseldorfer Flughafen konnte erst ab dem 28. März 1983 angefahren werden.

Auf dem Weg zum heutigen Regionalbahnhof des Rhein-Main-Flughafens in Frankfurt, der damals eigens zum Terminal E umbezeichnet und entsprechend ausgeschildert wurde, hielt der Lufthansa-Airport-Express in Köln-Deutz, Köln Hbf und Bonn Hbf. Die Fahrt verlief über die linke Rheinstrecke über eine der schönsten Strecken Deutschlands.

Daher rührte die Lufthansa kräftig die Werbetrommel und konnte besonders Fluggäste aus Amerika und Japan für diese Art des Reisens begeistern. Der Zustieg war nur mit Flugkarten gestattet, die zum Economy-Tarif angeboten wurden, obwohl die ehemaligen 1.-Klasse-Züge der Business-Klasse entsprachen. Vier Zugpaare verkehrten täglich.

Ihre hohe Pünktlichkeit verdankten sie der betrieblichen Einordnung als TEE – die höchste Zuggattung hatte nämlich Vorrang vor allen anderen. Sie erhielten parallel zur Zugnummer auch eine darauf abgestimmte Lufthansa-Flugnummer. Wie am Flughafen wurde das Gepäck ein- und bis zum Zielflughafen durchgecheckt. An Bord betreuten Stewardessen statt Zugbegleiter die Gäste.

Höhenflug und schnelles Ende

Auch preislich rechnete sich das Projekt bereits nach zwei Betriebsjahren: Etwa 35 Fluggäste brauchte die Lufthansa, um kostendeckend arbeiten zu können. Nach anfangs rund dreißig Fluggästen konnte diese Zahl innerhalb von 18 Monaten auf durchschnittlich etwa 80 Personen gesteigert werden.



Im Inneren herrschte Flugzeugatmosphäre (Juni 1988). Die Gestaltung orientierte sich an den Firmenfarben der Lufthansa, betreut wurden die Gäste von Flugbegleiterinnen. Foto: Bundesarchiv, B 145 Bild-F079079-0007 / CC-BY-SA 3.0

Der Flug mit der auf Kurzstrecken eingesetzten Boeing 737 kostete damals rund 14.000 DM (rund 7.158 EUR) gegenüber 9.000 DM (rund 4.602 EUR) für eine Fahrt mit dem Zug.

Die Triebzüge ersetzten jährlich rund 3.000 Inlandsflüge. Im letzten vollen Betriebsjahr 1992 nutzten rund 270.000 Fluggäste den Lufthansa-Airport-Express.

Das Konzept war so erfolgreich, dass im Mai 1990 eine zweite Verbindung von Stuttgart Hbf nach Frankfurt/Main-Flughafen eingeführt wurde.

Da es keine weiteren Züge der Baureihe 403/404 gab, musste auf lokbespannte Einheiten gesetzt werden. Täglich zwei Verbindungen je Richtung sollten gefahren werden.

Dafür reichte ein Umlauf. Die Wahl fiel auf 111 049-3, die mit drei umgebauten Eurofima-Wagen (bisherige Bauart Avmz 207, neu Avmz 206) diese Aufgabe übernehmen sollte. Ein vierter Waggon diente als Reserve. Auch in ihnen wurde jeweils das erste und letzte Abteil durch eine Galley und einen

Gepäckraum ersetzt, übrig blieben sieben der zuvor neun Sechser-Abteile (42 statt zuvor 54 Sitzplätze). Damit kam der gesamte Zug auf eine Kapazität von 126 Passagieren.

Unterschiedliche Buchungsklassen gab es auch auf dieser Verbindung nicht, die neue Strecke wurde zudem ohne Zwischenhalte in 120 Minuten Reisezeit gefahren. Die Höchstgeschwindigkeit der Strecken lag bei 160 km/h, weshalb die Baureihe 111 zunächst völlig ausreichte. Nach dem großen Erfolg auch dieser Verbindung kamen Pläne auf, die täglichen Verbindungen ab Juni 1991 auf vier Zugpaare zu erhöhen.

Verkehren sollten sie über die inzwischen fertiggestellte Neubaustrecke Mannheim – Stuttgart, doch dafür war die bisherige Garnitur nicht geeignet. Die Wagen wurden rückgebaut und kehrten in den Intercity-Dienst zurück. Auch 111 049-3 wurde fortan wieder regulär eingesetzt.

Ihre Aufgaben übernahm die mit Notbremsüberbrückung ausgerüstete 103 101-2, die nun ebenfalls die Lufthansafarben Weiß-Gelb erhielt und dank ihrer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h auch die Reisezeit auf zunächst 90, später 85 Minuten verkürzen konnte. So reichte wie zuvor trotz des erhöhten Zugangebots eine einzige Garnitur aus.

Drei Abteilwagen wurden aus der druckertüchtigten Eurofima-Bauart Avnz 107 gewonnen, die nach einem deutlich aufwändigeren Umbau für den Lufthansa-Airport-Express als Avnz 106 eingereicht wurden.

Sie hatten nur noch 35 gegenüber ursprünglich 54 Sitzen. Ergänzt wurden sie von vier ehemaligen Großraumwagen Bpmz 291, die nach ihrem Umbau je 39 Gästen Platz boten. Die neuen Sitze entsprachen weitgehend denen des ICE 1.



103 101-2 durchfährt mit dem Lufthansa-Airport-Express am 21. Mai 1993 Kelsterbach. Foto: Benedikt Dohmen, Archiv-Nr. 119/14 (GFDL)

Nach der letzten Ausweitung des Angebots konnten zwischen Stuttgart und Frankfurt (Main) monatlich rund 11.000 Personen befördert werden. Dennoch begann der Stern dieses umweltschonenden und beliebten Angebots bereits zu sinken. 1991 hatte die DB starke Korrosionsschäden an den überwiegend im Aluminium-Leichtbau gefertigten Triebzügen der Baureihe 403/404 festgestellt.

Die Kosten in Höhe mehrerer Millionen Deutscher Mark war sie nicht bereit zu investieren, zumal sie bereits nach einem Betriebsjahr die Mietkosten für die Lufthansa von acht auf elf Millionen DM erhöhen wollte, weil der zu günstige Preis kaum die Selbstkosten gedeckt habe. Von der Lufthansa war hier jedoch auch keine Übernahme der Kosten zu erwarten. Auf der Südstrecke bekamen die Züge zunehmend Konkurrenz durch den ICE.

So entschied sich die Lufthansa recht bald zum Rückzug von der Schiene. Der Lufthansa-Airport-Express wurde am 23. Mai 1993 eingestellt, die Flughöhe Null schien Vergangenheit. Als Grund für dieses Ende gilt auch, dass die Züge in den auf kurze Reisezeit optimierten Buchungssystemen der Reisebüros hinten auftauchten, was den Verkauf zusätzlich erschwerte.

An die Stelle der Flughafenzüge traten zunächst für die Lufthansa reservierte Kontingente in der 1. Klasse von Euro- und Intercitys, die über den Frankfurter Flughafen verkehrten. Später traten (bis heute) ICE-Züge zwischen Köln, Frankfurt (Main) und Stuttgart an ihre Stelle.

Die Wagen aus der Südverbindung zweiter Generation baute die Deutsche Bahn AG ein weiteres Mal für ihren Touristikzug um, nach dessen Einstellung sind sie heute wieder im Intercity-Verkehr zu finden.

Leere Versprechungen?

Als Vorbild für den Lufthansa-Airport-Express des Neuheitenprogramms 2015 (Art.-Nr. 81551) hat Märklin wie schon 1991 den ersten Zug der Verbindung Stuttgart – Frankfurt (Main) ausgewählt, der 25 Jahre vor seiner erneuten Ankündigung in Betrieb ging. Sowohl eine passende Lok als die dazu passende Eurofima-Bauart sind seit Jahrzehnten im Göppinger Baukasten vorhanden, weshalb keine Kompromisse erforderlich sind.

Besonders dank der weiteren Fortschritte bei Lackierung und Bedruckung erschien die Zeit offenbar reif für eine Neuauflage. Dies ermöglicht es uns, den neu ausgelieferten Zug der Erstaufgabe von vor knapp 25 Jahren gegenüberzustellen und sie zu vergleichen. Immerhin werden sich auch viele Kunden fragen, ob ein Kauf der neuen Zugpackung lohnt.



So präsentiert sich die Neuauflage des Lufthansa-Airport-Express von Märklin (Art.-Nr. 81551) auf dem Gleis. Die Lok bildet mit diesen drei Wagen bereits einen vollständigen Zug.

Die Lok hat als modellpflegte Variante eine fahrtrichtungsabhängige, warmweiße LED-Spitzenbeleuchtung und keine Öffnung für die Dachumschalterschraube mehr.

Insgesamt gut umgesetzt sind die Pantographenträger, Starkstromleitungen und der (leider nicht mehr braune) Hauptschalter auf dem Dach. Ihr dunkles und recht mattes Rot wirkt sehr angenehm und im Vergleich zu den Modellen der Neunziger vor allem nicht mehr plastikhaft.

Waren die Stromabnehmer und Räder 1991 noch blank vernickelt, wirken sie jetzt wegen ihrer dunkleren Galvanisierung nun erheblich besser. Unverändert reicht die Dachleitung jedoch nicht bis an die Pantographen.



Alt (hinten) und neu (vorne) im Vergleich: Die schwarz vernickelten Stromabnehmer und die Dachstromleitungen ohne Plastikglanz wirken besser. Der Hauptschalter und die Pantographenträger sind jetzt leider nicht mehr braun abgesetzt.

Durch die jeweils drei Maschinenraumfenster fällt der Blick des Betrachters wieder einmal auf grau hinterlegte Fenster. Hier haben wir uns mehr versprochen und die vorherige Auslieferung einer Baureihe 111 in dieser Form noch als Panne gewertet.

Zwar wirkt das Grau hinter den Scheiben besser als ein ungestörter Blick auf die Platine, doch ein dunklerer Farbton hätte wesentlich dezenter und daher unauffälliger gewirkt. Vor allem aber genügt Märklin damit seiner eigenen Ankündigung nicht, zumal auch in der Produktbeschreibung unverändert eine Maschinenraumnachbildung versprochen wird.



Im Vergleich zum Vorgängermodell weicht der Gelbton etwas ab. Korrekt ist auch der weiße Anstrich der Lüftergitter, 1991 hatte sich Märklin noch für Weißaluminium entschieden (hinten). Das Fahrwerk ist nun in einem realistisch wirkenden Dunkelbraun gehalten (vorne) statt schwarz lackiert bzw. gespritzt worden. Nicht überzeugen kann das monotone Grau hinter den Maschinenraumfenstern.

Wirklich ärgerlich ist allerdings, dass die Farbe im Inneren fest auf die Scheiben aufgebracht ist, weshalb sich die Ellok nicht mehr mit den von Jens Wimmel (ZettZeit) entwickelten fotogenauen Darstellungen nachrüsten lässt. Einen Fortschritt vermögen wir an dieser Stelle daher nicht festzustellen. Bei der Ausführung von 1991 war die Platine außerdem auch nicht gleich aus jedem Blickwinkel zu erkennen.

Als angenehm empfinden wir die dunkelbraune Farbe der Drehgestelle an Lok und Wagen, die auch zur Batteriekasten- (Lok) und Schürzenfarbe (Wagen) passt und exakt den Vorbildern folgt. Im Gegensatz zu den schwarzen Kunststoffteilen von 1991 zeigen sie keinen Plastikglanz mehr.

Einen deutlichen Sprung nach vorn haben wir im Bereich der Lackierung und Bedruckung festgestellt. Der gelbe Farbton wirkt heller als zuvor und weist weniger Rotanteile auf. Im direkten Vergleich zu Lok und Wagen aus der früheren Packung 8155 wirkt deren Bauchbinde wie ein leichtes Orange. Die einzelnen Farben sind zudem etwas trennschärfer abgesetzt.

Noch augenfälliger als bei der Lackierung sind die technischen Zugewinne bei der Bedruckung. Konnte Märklin auch vor 25 Jahren (und noch früher) sehr gut und fein drucken, sieht auch das ungeübte Auge gleich, dass die Strichstärken und Schrifthöhen noch erheblich weiter reduziert werden konnten, was übrigens auch für die drei Wagen gilt.



Absetzen kann sich die Lok der neuen Packung vor allem mit ihrer Bedruckung. Die Bremsgewichte sind nun zweifarbig in Weiß und Rot aufgebracht. Die im Bw Frankfurt 1 beheimatete Lok trägt das Untersuchungsdatum 9.2.88.

Hinzu kommen einige Details, die nun durch das neue Druckbild möglich geworden sind: farblich in Rot abgesetzte Bremsgewichtsanschriften oder auch die chromfarbigen Ringe um die Stirnlichter. Gerade diese Kleinigkeiten steigern das Wertigkeitsempfinden der Neuauflage. Vorbildrichtig trägt die Lok runde Pufferteller, die uns jetzt auch minimal größer als beim Modell aus der Packung 8155 erscheinen.

Der Lauf des Modells birgt keine Überraschungen und entspricht dem auch von anderen Produkten bekannten Fahrverhalten des Fünfpolmotors aktueller Generation – inklusive seiner deutlich wahrnehmbaren Geräuschkulisse.

Bei unverändertem Gewicht ergeben sich auch keine Änderungen bei der Zugkraft, die für die kurze Garnitur eh mehr als ausreichend ist. Die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung der Lok erfolgt seit der Produktpflege durch warmweiße LED, wofür auch eine geänderte Platine erstellt wurde.

Neues bei den Reisezugwagen

Die größte Überarbeitung im Rahmen einer Produktpflege haben jedoch die drei Eurofima-Reisezugwagen der Gattung Avnz 206 erfahren. Wie auch die Lok profitieren sie von einer gegenüber 1991 erkennbar gesteigerten Lackierungs- und Bedruckungsqualität. Hier fällt das vor allem an der Größe der Betriebsnummern und den Schriften auf den Zuglaufschildern auf.



Bild oben:

Die Gesamtansicht eines der drei Wagen zeigt ein sauber gestaltetes Äußeres und lässt auch einen Teil der Inneneinrichtung erkennen. Der Blick fällt auf die weißen Abteilwände, die jeweils an beiden Seiten eines Fensters hereinragen.

Bild unten:

Lackierung und Bedruckung umschließen sauber wie auch trennscharf die Wagenecken. Die Schlusslichter sind jetzt rot ausgelegt. Nur beim Modell von 1991 (rechts) fallen aus dieser Perspektive gelbe Fenster- und Türnischen auf.

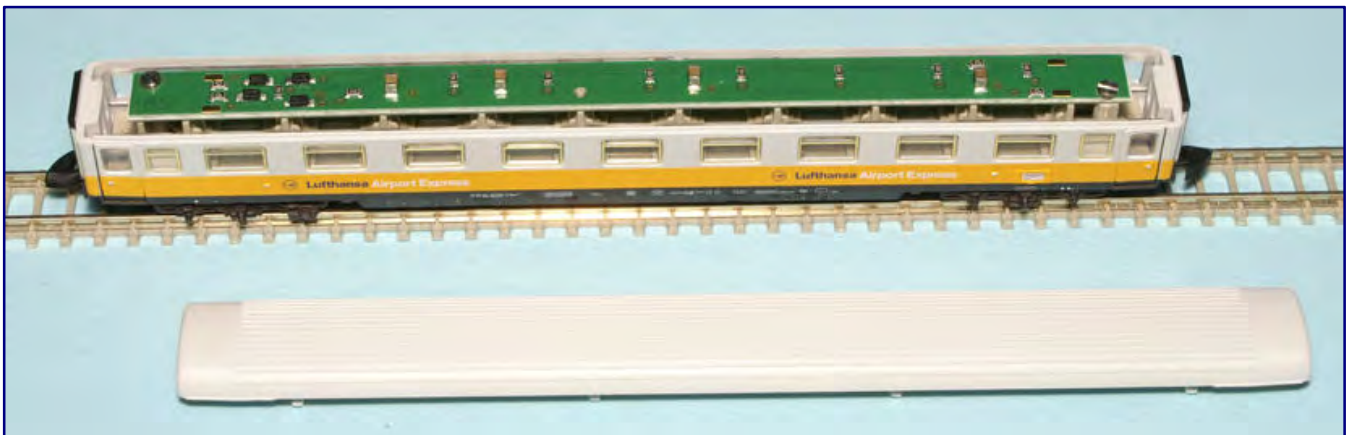
Gerade die Wagen profitieren von der besseren Trennschärfe der einzelnen Farbbereiche, die auch einer präziseren Drucktechnik zuzurechnen ist. War 1991 gerade an den Fensterrändern und an den Türspalten noch gelbe Farbe erkennbar, so zeigen sich die neuen Wagen an dieser Stelle perfekt.



Die Fortschritte im Druck bei den Strichstärken und Schrifthöhen zeigen sich am deutlichsten im Vergleich der Betriebsnummern der Wagen (siehe Pfeile). Beim hinteren Modell von 1991 war die Waggenummer noch erheblich größer aufgebracht worden.

Die heutige Qualität fällt auch an den Stirnseiten auf, denn die gelbe Bauchbinde ist hier ebenso wie das weiße Fensterband jetzt naht- und versatzlos um die Ecken herumgeführt worden. Die Schlusslichter hat Märklin an allen drei Wagen nun rot ausgelegt. Auch die Fensterrahmen sind mit der Neuauflage nun im dem Vorbild folgenden, leichten Beige-Ton statt einem „Einheitssilber“ geprägt worden.

Dazu hat Märklin den Eurofima-Wagen eine hellgraue Inneneinrichtung spendiert. Ihr ungewöhnlicher Farbton entspricht dem Gesamteindruck der für einst für die Lufthansa neu gestalteten Innenräume. Einziger Vorbildfehler ist die mit neun zu große Abteilzahl der Wagen, denn nach dem Umbau reduzierte sie sich auf sieben.



Die LED-Innenbeleuchtung sitzt auf einer Platine, die auf die Inneneinrichtung aufgeschraubt ist. Strom wird von allen Achsen abgenommen und von den Achsschleifern ins Innere geleitet. Unter der Platine sind bei genauem Hinsehen die Sitze der Abteile zu erkennen.

Folglich wurden die Galley und das Gepäckabteil nicht ins Modell umgesetzt, was als Kompromiss zu akzeptieren ist. Es zeigt nämlich, dass Märklin auch für die Zukunft mit diesen Wagen plant, weil die Nachbildung so zu allen anderen, möglichen Ausführungen dieses Waggons passt. Vorbildtreue Zetties setzen ins erste und letzte Abteil dann halt einfach keine Figuren ein.

Damit haben wir ein gutes Stichwort für eine weitere Anmerkung: Mit Blick auf die Mindestmaterialstärken im Spritzguss lassen sich die Sitze in den Abteilen nicht streng maßstäblich ausführen. Preiserfiguren

können daher nicht ohne kleine Nacharbeiten eingesetzt werden. Sie müssen ihrer Waden und Füße beraubt werden und auch im Bereich des Gesäßes schmaler gefeilt werden.

Eine gute Lösung stellt auch die auf den Einsatz abgestimmte LED-Innenbeleuchtung dar. Warmweiße Leuchtdioden geben ihr Licht gleichmäßig nach unten in die Abteile ab, während Türbereich und Toiletten unbeleuchtet bleiben. Dank der modernen Leuchtmittel bleibt die Stromaufnahme gering und das Licht ist mit dem Anfahren auch gleich zu sehen.

Nicht optimal ist hingegen, dass auch nach einigen Minuten Testfahrt immer noch ein Flackern der Beleuchtung wahrnehmbar blieb. Beim Halt im Bahnhof erlosch das Licht sofort, ein Nachleuchten ist offenbar nicht vorgesehen.



Die Farbe des Lichts, das in alle neun Abteileräume, nicht aber in den Einstiegs- und Toilettenbereich scheint, wirkt angenehm. Nicht gelungen ist hingegen das starke Flackern der LED-Beleuchtung während der Fahrt, denn auf Stützkondensatoren wurde offenbar verzichtet.

Offenbar hat Märklin auf Stützkondensatoren verzichtet, von denen wir uns zumindest eine Flackerfreiheit versprochen hätten. Hier bleibt Märklin deutlich hinter dem Kleinserienniveau zurück. Durch ihr geringes Gewicht behalten die Wagen nicht in jeder Fahrlage ständig einen sicheren Kontakt zu beiden Schienen / Polen. Auch der Anpressdruck der Radschleifer ist nicht beliebig steigerbar.

Hier mussten wir sogar feststellen, dass die mittig auf die Achsen greifenden Schleifer nicht bei jedem Wagen schon ab Werk tatsächlich anlagen. Berührungslos lassen sich die kleinen Betriebsspannungen der Spur Z aber nicht übertragen. Ein vorsichtiges Nachjustieren war also erforderlich.

Ein gleich auffallender Fauxpas ist Märklin leider bei den Drehgestellen der Eurofima-Wagen unterlaufen: An den Modellen verbaut sind solche der Bauart Minden-Deutz statt eines Fiat Y 0270 S. Dieses in Deutschland sonst nicht genutzte Drehgestell war beim Vorbild mitverantwortlich für die hohen Anschaffungskosten dieser Wagen. Sie blieben zeitlebens an den Wagen montiert.

Das richtige Drehgestell ist im Baukasten übrigens seit Jahrzehnten vorhanden und war auch an den Vorgängermodellen aus der Zugpackung 8155 verbaut. Zudem sind die Fiat-Drehgestelle auch auf den Katalogabbildungen korrekt zu sehen. Märklin hätte es also besser wissen sollen und müssen.

Zugbildungsvorschläge erübrigen sich für die vorliegenden Modelle, denn der Lufthansa-Airport-Express war fest in der ausgelieferten Drei-Wagen-Konstellation mit der 111 049-3 unterwegs. Ein vierter Wagen diente als Reserve bei Ausfall eines Waggons.

Ob die Lok jemals ausgefallen ist und durch eine Vertreterin in Regellackierung ersetzt werden musste, ist uns nicht bekannt. Vorbildrichtig wäre aber ein Einsatz der gelb-weißen Schönheit vor anderen Zuggarnituren, denn sie behält ihre Farbgebung noch einige Zeit, als sie von 103 101-2 und einer neuen Wagengarnitur abgelöst worden war.

Selbst gesehen haben wir nach Einstellung des Angebots einen der Wagen, der als Bestandteil einer Rangiereinheit in eine Abstellgruppe gefahren wurde. Insofern ist davon auszugehen, dass auch die Wagen noch einzelne Regelzugeinsätze im alten Erscheinungsbild absolviert haben könnten. Denkbar wäre das etwa innerhalb eines Ersatzzuges.

Zusammenfassung

Der Lufthansa-Airport-Express ist und bleibt ein spannendes Thema. Dennoch erstaunt es, dass Märklin zu einer Neuauflage dieser Zugpackung gegriffen hat. Wer diejenige von 1991 bereits besitzt, braucht ja grundsätzlich erst mal keine zweite.

Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung zeigen sich wie Lackierung und Bedruckung auf Höhe der Zeit, hier liegt der entscheidende Unterschied zur ersten Auflage. Wer mit den Modellen von 1991 jedoch zufrieden ist, kann sie alternativ mit den 3D-Druck-Einsätzen von Modelplant und einer flackerfreien Passmann-Beleuchtung mit Nachleuchtzeit aufwerten.

Wer sich für die neuen Märklin-Modelle entscheidet, verbannt die älteren Modelle besser in die Vitrine, denn es gab zu keinem Zeitpunkt zwei Züge auf der Südverbindung.

Und besonders die Baureihe 111 war in dieser Farbgebung ein Einzelstück. Sammler interessieren solche Überlegungen natürlich nicht.

Betriebsbahnern dürfte jedoch der sehr augenfällige Fehler falscher Drehgestelle an den Eurofima-Wagen auffallen, denn sie passen zu keinem Zeitpunkt zu dieser Bauart. Wie es richtig auszusehen hat, hat Märklin 1991 selbst vorgemacht.

Hier sollte Märklin also im eigenen Interesse reagieren und noch nicht ausgelieferte Packungen nachbessern sowie Käufern einen kostenlosen Tausch anbieten. Dann hätten wir auch ein nahezu perfektes Modell zu attestieren.

Erfreut zeigen wir uns über das perfekte Zusammenspiel der neuen Inneneinrichtung mit der passend darauf abgestimmten LED-Platine. Darin sehen wir vor allem ein Modell für die Zukunft, denn die Einsatzmöglichkeiten beschränken sich nicht auf diesen sehr speziellen Zug.

Diese durchdachte Lösung hat uns schließlich auch dazu veranlasst, diese Packung für die Neuerscheinungen des Jahres 2015 in der Kategorie Technik zu nominieren.



In einer sorgfältigen Abwägung zwischen alt (rechts) und neu (links) sind auch die falschen Drehgestelle der Wiederauflage zu berücksichtigen, die keinerlei Ähnlichkeit mit dem Typ Fiat 0270 S des Vorbilds haben. Dass die korrekte Form vorhanden ist, beweist das in dieser Hinsicht gelungene Modell von 1991.

Hersteller der Zugpackung:

<http://www.maerklin.de>

Maschinenraumnachbildung für die BR 111:

<http://www.zettzeit.ch>

Inneneinrichtung und Beleuchtung:

<http://www.modelplant.de>

<http://www.passmann.com>

14. Internationale Lahnsteiner Modellbahntage 2016

Sa. 10-17 Uhr
So. 11-17 Uhr

13./14. Febr.



**Stadthalle am Salhofplatz
56112 Lahnstein**

Große Tauschbörse für
Eisenbahnen, Autos usw.
Modul- und Schauanlagen
Modellbahnworkshops

Eintritt:

Erwachsene	5 Euro
Kinder	1 Euro

Ludmilla mit Velmo-Sounddecoder Der Traum vom Geräusch

Ein Lokomotivmodell, welches das gleiche Betriebsgeräusch wie sein Vorbild aufweist: Davon träumten die Modellbahner wohl schon immer. Die Motoren waren lange Zeit zu groß und zu laut, die Loks beeindruckten durch ein raues Betriebsgeräusch und ihre meist rasante Fahrt durch die Modellwelt. Das galt in besonderem Maße für die Spurweite Z, doch dank Velmo könnte damit für viele Baureihen bald Schluss sein.

Von Jens Wimmel. Den Modellloks realistischere und ruhige Fahreigenschaften zu verleihen und auch das dazugehörige Betriebsgeräusch nachzubilden, gehörte spätestens seit Anfang der neunziger Jahre mehr und mehr zu den Entwicklungszielen der Modellbahnhersteller und später auch der Produzenten von Digitaltechnik.

In den achtziger Jahren wurden die ersten Großbahnfahrzeuge mit Elektronikbausteinen ausgestattet, welche den Modellbahner über einen eingebauten Lautsprecher abhängig von der eingestellten Fahrspannung mit brummenden, zischenden und pfeifenden Geräuschen beglückten.



Betriebsgeräusche einer Spur-Z-Lokomotive können aus physikalischen Gründen niemals das Klangvolumen einer Lautsprecherbox erreichen. Es fehlt ihnen der erforderliche Resonanzkörper für Bässe. Mit modernen Mikrolautsprechern und elektronischer Vorarbeit ist inzwischen aber eine glaubhafte Akustik möglich geworden. Velmo nutzt diese Errungenschaften nun professionell und gezielt.
Foto: Jens Wimmel

Diese Geräuschbausteine waren damals oft größer als mehrere Spur-Z-Modelle zusammen. Die synthetisch klingenden Töne vermochten allenfalls ansatzweise den Klang einer echten Lokomotive nachzuahmen. Eine Lokpfeife konnte teilweise mit einem Magnet am Gleis ausgelöst werden.

Nach den synthetischen Geräuschen, die zum Beispiel Spur-1-Modelle auf ihrer Fahrt begleiteten, wurden nicht nur die Geräusche zum Jahrtausendwechsel realistischer, sondern auch die dazugehörigen Elektronikplatinen deutlich kleiner und leistungsfähiger.

Moderne Technik

Bauteile aus der mobilen Kommunikation wie Speicherchips und kleine Lautsprecher wurden zur Massenware und damit auch deutlich günstiger. Die Soundbausteine konnten jetzt selbst in der Baugröße H0 oder sogar Spur-N-Decodern integriert werden. Trotz der bescheidenen Abmessungen war es nun möglich, mehrere Minuten Originalgeräusche in hoher Qualität auf verschiedenen Kanälen zu speichern und diese auch kraftvoll wiederzugeben.



Dreißig Jahre Entwicklung sichtbar gemacht: Komponenten aus einer Spur-1-Lokomotive der achtziger Jahre im Vergleich zur Ludmilla und dem SDS161388-B von Velmo. Foto: Jens Wimmel

Einen großen Anteil am Klangerlebnis hat jedoch immer auch der Lautsprecher – und hier wird die Entwicklung nun besonders deutlich: Kleine Lautsprecher und guter Klang schließen sich seit einigen Jahren nicht mehr aus.

Heutzutage gehören Lokomotivmodelle mit Sounddecoder buchstäblich zum guten Ton.

In den Nenngrößen H0 und N werden sie oft serienmäßig oder zumindest optional mit mannigfaltigen Geräuschfunktionen angeboten.

Auf großen Anlagen und auf Ausstellungen kommen oftmals mehrere dieser Modelle zu Einsatz, vorzugsweise mit größtmöglicher Lautstärke.

Für das Ohr des mehr oder weniger erfreuten Besuchers, Zuschauers und eben auch Zuhörers verschwimmen die Fahrgeräusche dann schließlich zu Lärm, der einem den Spaß deutlich vermiesen kann. Im Gegensatz zum Vorbild rücken die Geräuschquellen auf einer Modellbahn eben sehr dicht zusammen, so dass auch die besten Geräuschdateien in ihrer Häufung dann schließlich doch eine Ruhestörung darstellen.

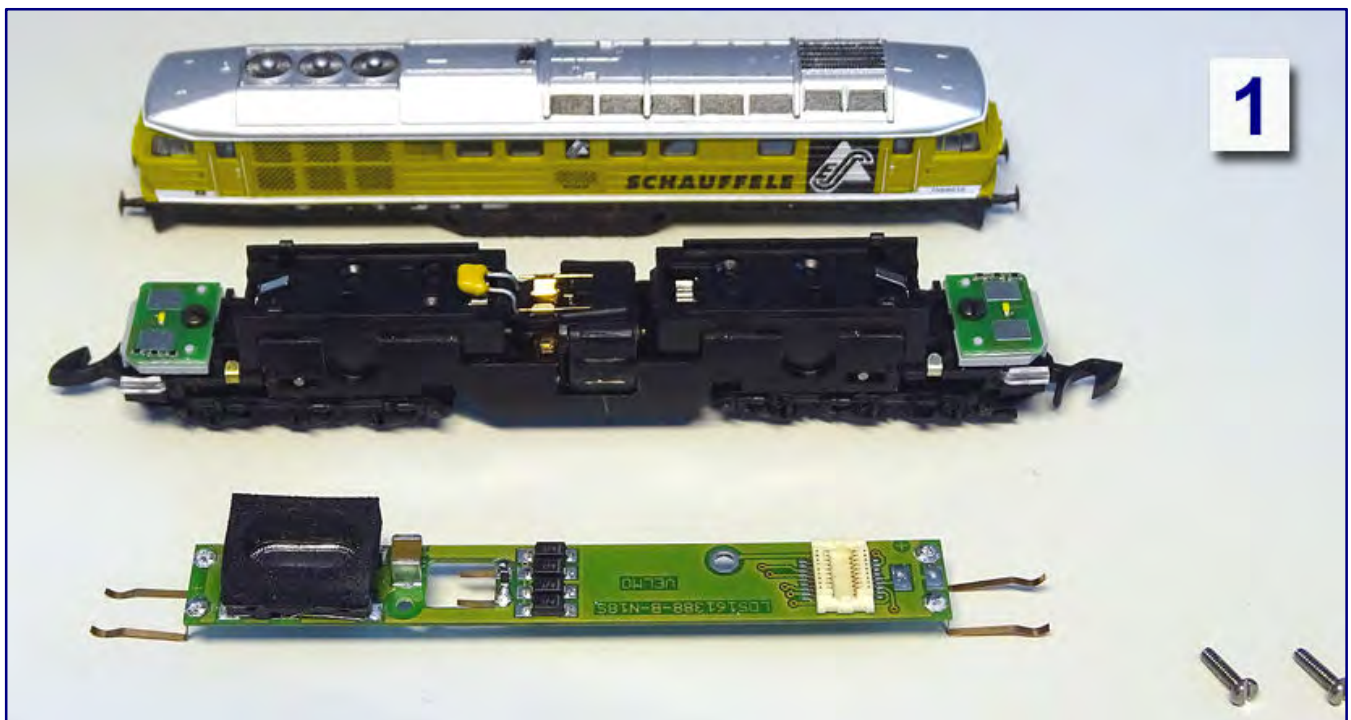
In der Tat ist dies wieder einmal ein klassisches Weniger-ist-mehr-Beispiel. So richtig genießen kann ich das Hochfahren des Dieselmotors, die Auspuffschläge einer Dampflokomotive und das Klacken eines Stufenschalters im Fahrbetrieb mit nur einem Modell.

Durchbruch im Maßstab 1:220

Und jetzt fangen die Zetties mit ihren kompakten Anlagen auch noch mit den plärrenden Winzlingen an, wie es erste Pioniere seit einigen Jahren beweisen...

Nein - so schlimm wird es nicht werden. Spur-Z-Modelle hinken der Entwicklung größerer Spuren in vielen Bereichen Jahre hinterher. Stückzahlenbedingt und technologisch bedingt halten neue Technologien wie hochwertige, leise Antriebe und Digitaldecoder erst langsam Einzug in unsere Lokomotiven.

Die privaten Um- und Einbauten seit den frühen Jahren ab 2010 lassen sich an zwei Händen abzählen, weil für diese Umbauten ein großes handwerkliches Geschick erforderlich war.



In drei Schritten zur Digitallok mit Soundfunktion: Nach Lösen der zwei Halteschrauben (rechts unten im Bild) wird die analoge Märklin-Platine entnommen (Mitte). An der Velmo-Tauschplatine wird für die Montage der Soundbaustein sicherheitshalber ausgesteckt (unten). Foto: Jens Wimmel

Die für die Baugröße N vorgesehenen Komponenten passten gerade so in manche Z-Modelle, teilweise musste aber auch der Lautsprecher in einen angehängten Wagen ausgelagert werden. Ein großer Aufwand, der von den Modellbauern mit Bravour gelöst wurde - aber eben auch ein großes Risiko für die Modelle.

Claudius Veit gelang es im Frühjahr 2015 erstmals, einen kompletten Sound-Lokdecoder über die NEXT-18-Schnittstelle und Lautsprecher auf einer Lokplatine unterzubringen, die ganz einfach ohne Löten, Feilen und Fräsen in ein Modell aus dem Hause Märklin eingebaut werden kann.

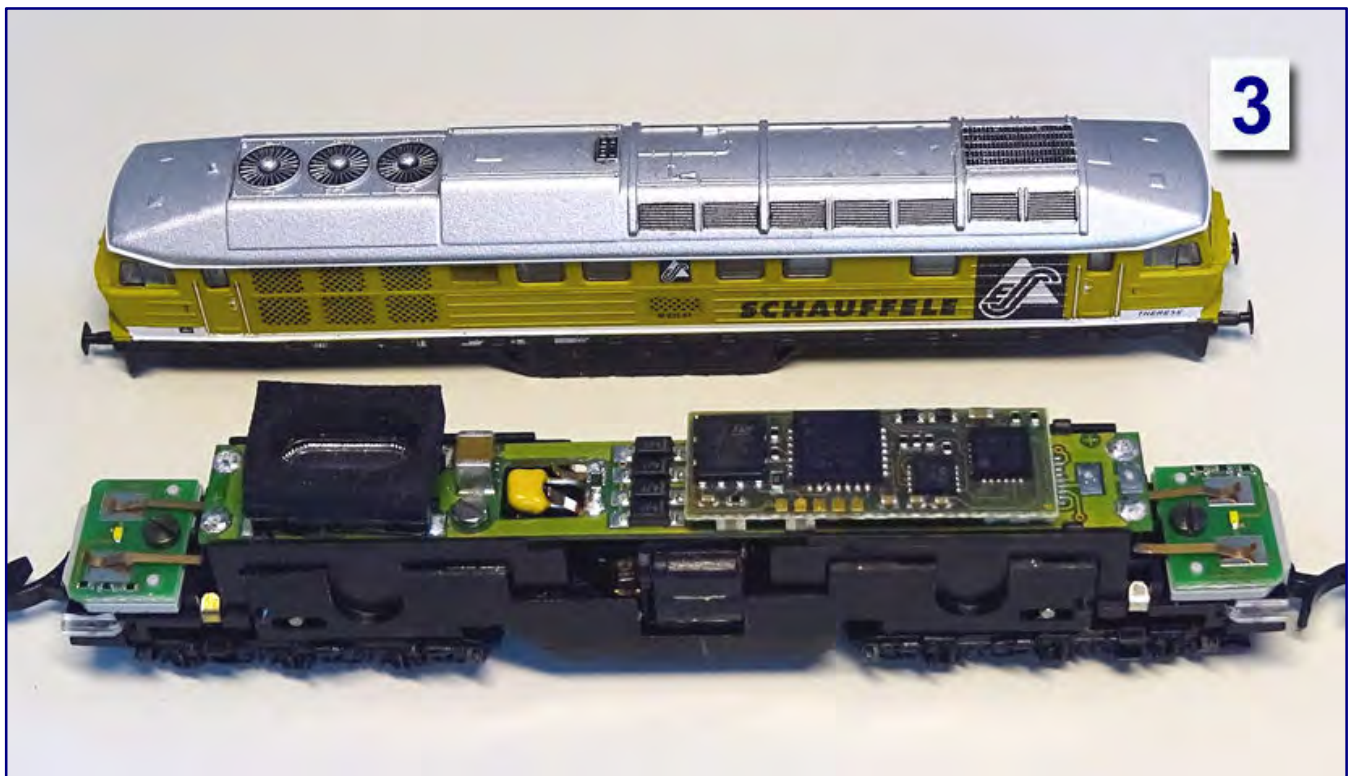
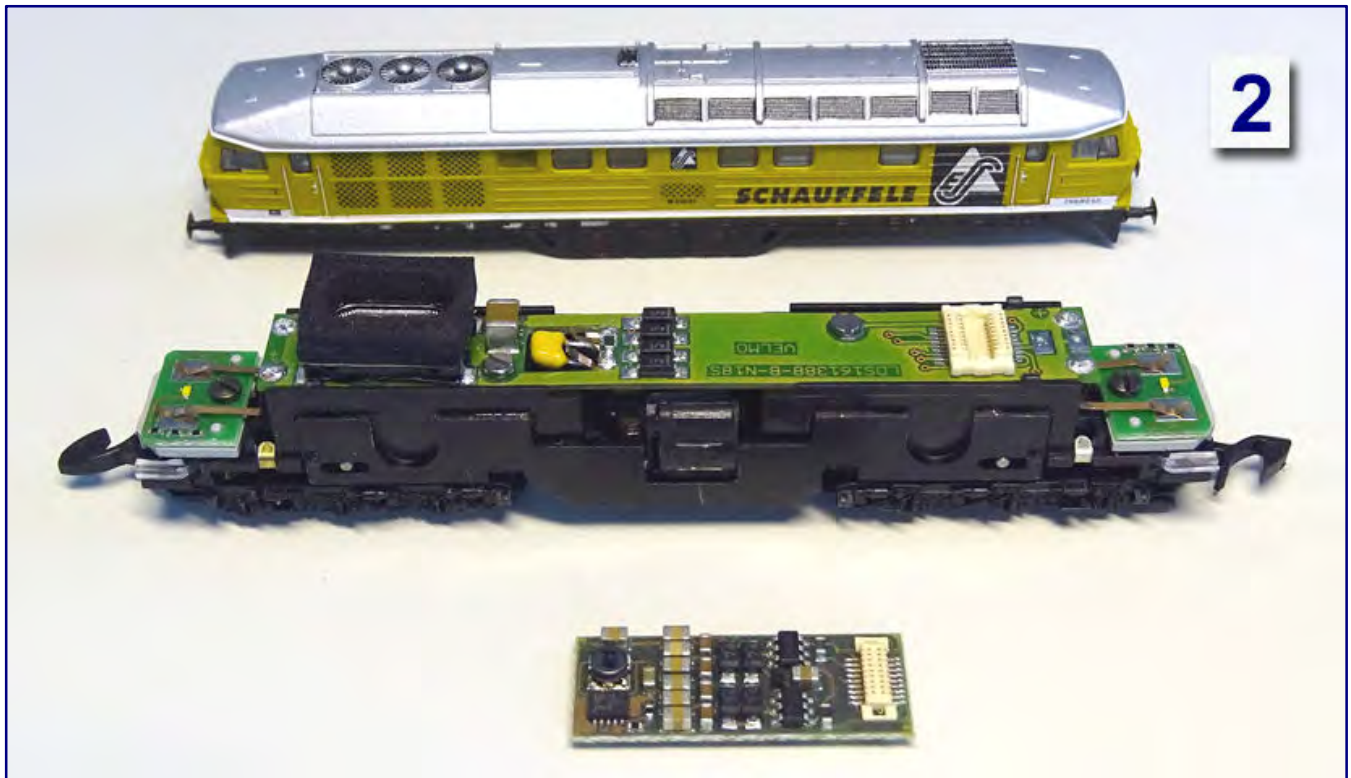
Seit Juni 2015 ist bei Velmo der Sounddecoder SDS161388-B für die Baureihe 132, die allgemein als „Ludmilla“ bekannte Großdiesellok der DR, lieferbar und begeisterte auf Anhieb nicht nur Zetties sondern auch viele Modellbahner anderer Baugrößen.

Im Herbst 2015 folgten zwei weitere Decoder: Der SDS48568 für die Loks der ER-20-Familie (Siemens) wie die Baureihe 253 und 2016 „Herkules“ der ÖBB sowie der SDS48568-I für die Loks aus der TRAXX-Familie wie die Baureihen 246 und 285.

Der Einbau gestaltet sich bei allen ähnlich einfach, wie der jedes anderen Velmo-Decoders: alte Platine ausbauen, neue gemäß Anleitung einsetzen, fertig. Ein solcher Wechsel ist in fünf bis zehn Minuten erledigt.

Hifi-Technik in Miniatur

Wie ist ein solcher Sounddecoder aufgebaut? Die Grundplatine entspricht in ihren Abmessungen der werkseitig eingebauten Platine von Märklin. Im Gegensatz zu den anderen Decoderplatinen befinden sich darauf aber nur ein Widerstand, einige Dioden, die NEXT-18-Schnittstelle und der Lautsprecher. In der Schnittstelle steckt der eigentliche Decoder, der mit 25 x 9,5 mm das größte Bauteil ist. Zusammen mit der Grundplatine hat die Einheit eine Dicke von 3,8 mm.



Für kleine Spurweiten wurde die Schnittstelle Next18 geschaffen (Bild oben), über die auch der Soundbaustein mit der Velmo-Decoderplatine verbunden wird. Auf der Lokplatine ist die Buchse erkennbar, das Gegenstück befindet sich im Vordergrund rechts auf dem Baustein. Nachdem der Decoder eingesetzt, die Halteschrauben angezogen, der Soundbaustein aufgesteckt und alle Kontakte geprüft und justiert wurden, ist die Lok bereit für das Wiederaufsetzen ihres Gehäuses (Bild unten). Fotos: Jens Wimmel

Darüber hinaus ragt noch die Schaumstoffdichtung des Lautsprechers - hier messen wir eine Dicke von 6,3mm, die aber nicht relevant ist, da sich der Schaumstoff der Dachform der Ludmilla anpasst. Bemerkenswert ist die Winzigkeit des Lautsprechers, der mit seinen Massen von 13 x 7,9 mm auf den ersten Blick Zweifel über die Wiedergabequalität aufkommen lassen könnte. Auch seine unmittelbare Umgebung vermag die Zweifel nicht zu beseitigen: Die Ludmilla ist 90 mm lang, 21 mm hoch und 14 mm breit.

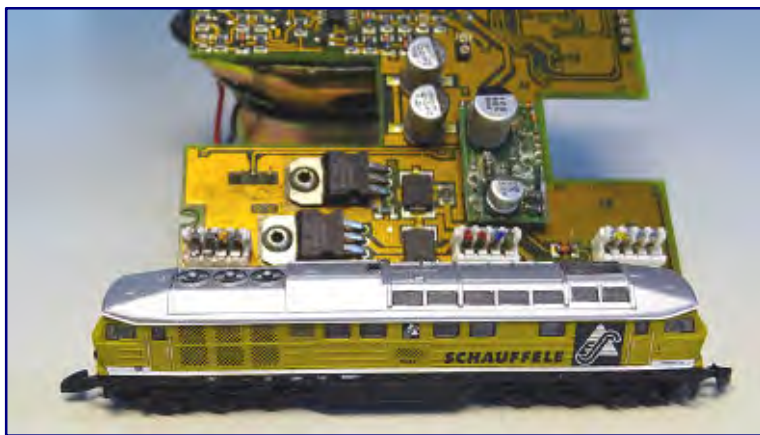
Im Inneren ist sie weitestgehend gefüllt mit Technik, Kunststoff und Metall, es bleiben wenige Millimeter Luft bis zum Dach. Klangvolumen? Naja... Nach der Montage des Sounddecoders auf dem Chassis verstärken sich die Zweifel an der erzielbaren Geräuschqualität - um nach Aufsetzen des Gehäuses für immer zu verstummen.

Demonstrationfilm von ZeitZeit

Da sich in Text und Bildern die rundum gelungenen Eigenschaften des neuen Velmo-Sounddecoders nicht ausreichend wiedergeben lassen, hat Autor Jens Wimmel einen Kurzfilm zu den Geräuschfunktionen (Anlassen von Motor und Generator, Achtungspfeiff, Fahrgeräusch) veröffentlicht:

<https://www.youtube.com/watch?v=U4J-POBxsoc>

Der einfache Grund: Ohne Gehäuse entsteht ein akustischer Kurzschluss, das heißt, ein Großteil der produzierten Schallwellen hebt sich gegeneinander auf, weil ein geschlossenes Gehäuse fehlt. Dieses ist im Falle der Spur-Z-Modelle das Lokgehäuse. Dieses schließt nicht nur die Lautsprechermembran luftdicht ab, sondern dient auch als Resonanzkörper. Eine genial einfache Lösung.



Ein letzter Größenvergleich vor der Inbetriebnahme erinnert uns noch einmal daran, welche Fortschritte im Bereich der Mikroelektronik binnen dreißig Jahren erreicht wurden! Foto: Jens Wimmel

Der Effekt nach Aufsetzen des Gehäuses ist daher verblüffend. Die Lautstärke verstärkt sich enorm, der Klang wird tiefer und etwas dumpfer - ohne dass der Modellbahner den Eindruck hat, es gingen nun hohe Töne verloren.

Die Geräuschqualität ist auch dank der gespeicherten, gut abgestimmten Vorbildaufnahmen beeindruckend. Das Startprozedere, ein echter Ohrenschaus beim Original, kommt auch in der Miniaturausgabe ausgesprochen gut herüber.

also Beschleunigen und Bremsen sehr träge einstellt, lässt sich zuerst das Hochfahren des Diesels erleben, erst dann rollt das Modell langsam an. Wer jetzt meint, ein Spur-Z-Modell müsse rumpeln und brummen wie das Original wird enttäuscht: Das Modell klingt für seine Größe einfach perfekt.

Ist der Decoder dann richtig abgestimmt,

Mit einer Spur-1-Lok kann es ebenso wenig mithalten, wie mit dem Original. Der Geräuschbaustein soll den Lautsprecher so ansteuern, dass er die Signale auch wiedergeben kann. Und das ist bei der Ludmilla so gut gelungen, dass der verblüffte Zuhörer das Geräusch des kleinen Diesels bitte, so wie oben erwähnt, in Ruhe genießen möge!

Das Ergebnis der Umrüstung ist ein ganz neues Betriebserlebnis in der Baugröße Z, welches - eine Digitalsteuerung vorausgesetzt - in einfachster Weise erreichbar ist.

Daher erhielt diese Velmo-Neuheit eine Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2015 in der Kategorie Technik und wie Sie sicher schon gelesen haben, ist es auch das Produkt, das in dieser Wertung den Sieg errungen hat.

Hersteller:

<http://www.velmo.de/>

Einbauanleitung:

http://www.velmo.de/BA_SDS161388-B_D_V13_20160106.pdf

Programmierung:

http://www.velmo.de/BA_SDS161388-B_Sound_D_V12_20151001.pdf (Sound)

http://www.velmo.de/BA_SDS-Prog_D_V11_20150831.pdf (Fahren)

Vielseitiges Praxishandbuch **Hilfreiche Ratschläge**

Immer wieder erscheinen quer durch die Verlage neue Anlagenbauratgeber. Und jeder preist seine Bücher oder Hefte bestmöglich an – meist als Standardwerk. Nur das verspricht in diesem umkämpften Segment offenbar zufriedenstellende Auflagenzahlen. Wir haben uns ein neues Buch von Geramond daher kritisch und sehr genau angeschaut.

Ralph Zinngrebe / Ralph Zarges
Das große Praxishandbuch Modellbahn
Planung – Gestaltung – Betrieb

Geramond Verlag GmbH
München 2015

Gebundenes Buch
Format 22,7 x 27,4 cm
168 Seiten mit ca. 350 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-86245-531-7
Preis 29,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Der Verlag sieht diesen Titel als neues Standardwerk für jeden Modellbahner: mutige Worte angesichts der Fülle an Anlagenbauratgebern in Heft- und Buchform. Wir haben ihn sorgsam durchgelesen um herauszufinden, was ihn von anderen Büchern dieser Art unterscheidet.



Mit Profiwissen zur eigenen Traumanlage zu gelangen, ist schließlich das Ziel aller Ratgeber. Ein entscheidender Schlüssel liegt häufig in Art und Umfang der Bebilderung, natürlich aber auch in der Themenvielfalt.

Ans Werk gemacht haben sich hier zwei bekannte Modellbahnfachjournalisten und -fotografen. Ihre Kompetenz auf diesem Gebiet ist nicht in Frage zu stellen. Aber haben sie hier ihr Wissen auch so gut aufbereitet, dass sich Anfänger gleich zurechtfinden?

Gute Voraussetzungen dafür bilden die einfache und verständliche Schreibweise, die uns gleich angenehm aufgefallen ist. Auch die Bilder und Darstellungen sind sehr gut für dieses Thema geeignet, die gestalterische Umsetzung passt perfekt dazu. Zur handwerklichen Perfektion der Fotos gesellt sich ihre tadellose Wiedergabe im Druck. Auch die Struktur des Buches ist gut, die Inhalte der einzelnen Kapitel sind passend gewählt.

Ein umfangreiches Glossar, begeisternde und (im Kontext der Ausführungen) motivierende Fotogalerien beispielhafter Anlagen sowie instruktive Schaubilder und informative Tabellen runden den Inhalt dieses Werkes ab. Ohne jeden Zweifel gehört dieser Titel damit zu den besten Ratgebern und wird seinem Leser wertvolle Hilfe leisten.

Allerdings bleibt auch einzugestehen, dass niemand allein durch ein Buch zu einem perfekten Erbauer von Modellbahnanlagen wird. So kann auch dieser Band nur einen ersten, wenn auch sehr ganzheitlichen Eindruck von der Welt der Modellbahn, den verschiedenen Bautechniken, -zielen und dem Herstellerangebot geben.

Bedingt durch die große Themenvielfalt ist es den Autoren nicht möglich, spezielle Techniken so im Detail anzuleiten, dass ein unbedarfter Anfänger sie fehlerfrei nachempfinden kann. Es führt an die Materie heran, schafft Begeisterung und Leidenschaft, aber dann sind auch schon weitere Hilfen gefragt.

Wir würden uns dieses Buch daher als Einstieg in eine ausführliche Reihe wünschen, die es mit „Vom Vorbild zum Modell“ bei Geramond bereits gegeben hat. Der vorliegende Titel wäre in gleichem Format und identischer Aufmachung der perfekte Band 1 gewesen. Allen Interessenten empfehlen wir diese Bücher daher als Fortsetzung.

Einzig das Thema einer Fertiganlage eignet sich aus unserer Sicht dazu, auf Anhieb zu einem akzeptablen Anlagenerfolg zu führen. Daher verstehen wir nicht, warum die Autoren sie gleich als bei Modellbahnern wenig beliebt und anerkannt „ächten“.

Nicht vergessen wurde auch die wichtige Rubrik der Digitaltechnik inklusive des sehr großen Angebots an Zentralen. Gerade Anfänger zeigen sich hier meist überfordert, das für sie passende und möglichst preisgünstige Produkt auszuwählen. Verständlicherweise sind die Erläuterungen aber nicht besonders auf die Spurweite Z zugeschnitten.

Verlagsseiten:
<http://www.geramond.de>
<http://www.verlagshaus.de>

So lief 2015 für unsere Spurweite
Wir blicken dankbar zurück

Das zu Ende gegangene Jahr war eines, das spannender kaum hätte sein können. Da warteten die Zetties sehnsüchtig auf gleich zwei formneue Insidermodelle, ein drittes wurde bereits angekündigt, da war mit Rokuhan plötzlich ein neuer Wettbewerber in den deutschen Kernmarkt eingetreten. Dazu gesellten sich viele weitere Neuheiten und auch Hersteller. Für die Redaktion schmerzlich war der Verlust des Kollegen Bernd Knauf kurz vor Weihnachten.

Traditionell beginnt der Jahresauftakt bei uns mit einem Rückblick. Kurz vor der Spielwarenmesse und dem Verkünden der Neuheiten für das noch junge Jahr hilft uns dies, Entwicklungen und Trends Revue passieren zu lassen. Nur so wird deutlich, wohin sich die Spur Z in einem Zeitraum von zwölf Monaten entwickelt hat.

Besonders deutlich wurde uns dies innerhalb der Redaktion, als wir im August bereits auf unser zehnjähriges Jubiläum schauen durften: eine lange Zeit, in der die Spur-Z-Gemeinde vieles vorantreiben konnte.

Unsere kleine Baugröße hat sich in dieser Zeit von einer belächelten Bratpfannen-Eisenbahn und einer überwiegend von Sammlern geprägten Gemeinde zu einer vollwertigen Modellbahn weiterentwickelt.

Nicht nur Gebäudemodelle sind längst auf dem Stand größerer Spuren, auch beim Rollmaterial hat sich in der Zwischenzeit viel getan. Darauf dürfen wir alle zu Recht stolz sein!

Ohne in einen Detaillierungswahn zu verfallen, bei dem viele Feinheiten mit dem Auge nicht (mehr) wahrnehmbar wären, aber teuer bezahlt werden müssten, haben auch unsere Fahrzeuge längst einen Stand erreicht, der nur noch wenig vermissen lässt. Wir sehen die Baugröße Z daher langsam, aber stetig wachsen, weshalb sie auch für einen weiteren Großserienanbieter interessant geworden ist.

Vorbei sind die Zeiten, in denen uns nahezu alles vorgesetzt werden konnte und dies offenbar doch irgendwann gekauft wurde. Auch Fahrzeuge im Maßstab 1:220 wiesen immer häufiger Formänderungen für verschiedene Varianten auf. Märklin unterzieht nach und nach sein gesamtes Programm einer Modellpflege, um sein Angebot auf die Anforderungen von heute abzustimmen.

Im Bereich abseits der Gleise haben inzwischen Autos das Fahren gelernt. Hier kam der Durchbruch aus dem Bereich privater Bastler und der Kleinserie. Ähnlich dem Faller-System beherbergen die Modelle einen winzigen Motor, die in mehrere Richtungen bewegliche Vorderachse gleicht Unebenheiten aus und wird von einem Magneten geführt. Der Führungsdraht steckt auch hier unsichtbar in der Straße.

Mit den Produkten von Magnorail lassen sich sogar Fahrräder bewegen – hier nur ohne drehende Räder, was aber auf der Anlage nicht auffällt. Der führende Magnet wird dabei an einer Kette über Zahnräder unter der Fahrbahn entlang bewegt.

10 Jahre
Trainini
Hobby | Leidenschaft | Kompetenz

Themenschwerpunkt 2015

Als Jahresschwerpunktthema hatten wir zum zweiten Mal in Folge die Projektvorstellungen aus unserem Umbauwettbewerb gewählt. Wie geplant, konnte diese lange Reihe mit der Dezember-Ausgabe 2015 abgeschlossen werden.

Besonders hervorheben möchten wir im Rückblick einige wenige Beiträge: Andreas Schumann, heute Produktmanager LGB bei Märklin, hatte seine Be 4/6 der SBB zum Wettbewerb angemeldet, aber auf ausdrücklichen Wunsch außer Konkurrenz teilgenommen.

Gleich zwei Teilnehmer hatten sich der Baureihe 56 angenommen. Da darin von der Reichsbahn einst verschiedene Länderbahngattungen zusammengefasst wurden, handelte es sich dennoch um zwei verschiedene Loktypen. Unsere Leser konnten dies anhand der Modelle vergleichen.

Ein Klassiker ist der Omm 52 von Dirk Rohwerder, denn ein maßstäbliches Modell stand bereits vierzig Jahre auf den Wunschlisten. Ein technischer Höhepunkt war der Sieger des Wettbewerbs: ein fahrfähiges Kleinfahrzeug Klv 20 der DB von Hilmar Weber.

Interessante Farbvarianten ermöglichte die Verlängerung der Baureihe 103 durch Torsten Scheithauer. Das Ergebnis seines Projekts schaffte es auf die Titelseite der Januar-Ausgabe.



Im Rahmen unseres Jahresthemenschwerpunkts konnten wir gleich zwei verschiedene Bauformen der Baureihe 56 vorstellen. Oben ist das Modell von Harald Ruppelt zu sehen, darunter das von Dirk Rohwerder.

Das Geschehen im Rückblick

Begonnen hatte 2015 mit einer Information, die wir persönlich sehr bedauert haben, denn Z und Meer aus dem schleswig-holsteinischen Bösel mit der Eigenmarke Limized® stellte den Geschäftsbetrieb ein. Zwar gab es nie so viele verschiedene Automodelle für die Spur Z zu kaufen wie heute, doch hier verschwand ein Traditionshersteller mit feinen Produkten, zu dem wir immer einen guten Kontakt hatten.

Freude bereitete hingegen der Märklin-Museumswagen, was aber vielmehr an einer Beigabe lag: Märklin spendierte dem offenen Waggon mit Schrottladegut einen formneuen Fuchs-Bagger 300 mit niedrigem Führerhaus.

Im Gegensatz zum häufig im Bahnbetriebswerk eingesetzten Vorbild des Mo-Miniatur-Pendants handelte es sich hier um ein typisches Baustellenfahrzeug vergangener Zeiten. Weitere Ausführungen werden deshalb sehnsüchtig erwartet.



Freudig aufgenommen wurde Märklins Museumswagen 2015. Das lag zum großen Teil an der Beigabe in Form eines Baggers vom Typ Fuchs 300 mit niedrigem Führerhaus und Schrottgreifer. Foto: Götz Guddas

Im Februar 2015 wendeten wir uns wieder der Spielwarenmesse und den Frühjahrsneuheiten zu. Im Vergleich zu den Anfangszeiten von **Trainini®** ist nicht nur die Zahl der in Nürnberg vertretenen Hersteller spürbar zurückgegangen, auch die Neuheitenflut vergangener Jahre fand längst ein Ende.

Dies werten wir aber nicht als eine Abwendung von der Spurweite Z sondern als qualitative Bereinigung. Es gibt sowohl Hersteller, die nicht mehr selbst ihre Produkte vertreiben und dies lieber über bekannte Händler angehen als auch einen Trend zur stärkeren Verteilung über das Gesamtjahr.

Besonders für die Kleinserienhersteller scheinen hier zunehmend lieber auf Publikumsmessen mit neuen Produkten überraschen zu wollen. Auch sehen wir eine anhaltende Entwicklung hin zu weniger Neuheiten in höherer Umsetzungsqualität. Während einzelne Hersteller im Maßstab 1:220 Pausen eingelegt oder auch ganz aufgegeben haben, haben ebenso neue Anbieter zur Spur Z gefunden.

Eine riesige Überraschung landete Claudius Veit von Velmo. Er präsentierte pünktlich zum Jahresauftakt einen Sounddecoder für die „Ludmilla“ von Märklin, dessen Klangvolumen nach reichlich Entwicklungsarbeit perfekt auf die kleinen Modelle und ihre Eigenschaften abgestimmt war. In den Ruhestand verabschieden wollte sich hingegen Helga Raab vom Aktionshaus MZZ. Ihre Marke ging kurz nach der Jahresmitte an Holger Lübben aus Jever.

Im März berichteten wir von einem Werksbesuch bei Noch im Allgäu. Die Verabredung dazu erfolgte während eines gemeinsamen Mittagessens mit Dr. Rainer Noch auf der Spielwarenmesse.

Der begeisterte Bericht von einem individuell umgesetzten Archistories-Hausmodell führte zu einem Folgetermin, auf dem es dann persönlich vorgeführt wurde.

Offenbar hinterließ dies einen nachhaltigen Eindruck, denn seit Ende November vertriebt Noch nun selbst auf seinen Rokuhan-Seiten die Bausätze aus Hannover.



Im März berichteten wir von einer Werksbesichtigung bei Noch in Wangen (Allgäu) – im Bild das Verwaltungsgebäude der Firma.

Die sich anschließende Werksführung förderte viele Erkenntnisse über die Produktionsverfahren und Lagerhaltung des Zubehörherstellers zu Tage.

Dominierendes Bastelthema dieser Ausgabe waren Superungen und Alterungen an verschiedenen Kesselwagen, bei denen neben verschiedenen Farben Teilesätze von 1zu220-Modell und Bahls Modelleisenbahnen zum Einsatz kamen.



Um Archistories drehte sich teilweise auch unsere Berichterstattung im März 2015. Im Vorfeld der Intermodellbau stellten wir einen Dioramenbau vor, mit dem gleichzeitig eine neue Produktlinie von 1zu220-Shop vorgestellt werden konnte, die von Archistories exklusiv hergestellt wird.

Etwas Besonderes ist auch der Shinkansen Serie 500, von Rokuhan umgesetzt, den wir im April ausführlich besprochen haben. Bei diesem formschönen und gut laufenden Zug werden sicher einige Kunden die Augen zudrücken und ihn auf Probefahrt nach Deutschland schicken.



Auch sonst bot der April unerwartet viele Neuheiten. Neben Märklins Sommerneuheiten füllten auch AZL, FR Freudenreich Feinwerktechnik, Herpa, N-tram, Mobatron und Z-Modellbau unsere Meldungen.

Im Mai stellten wir mit dem Kittel Dampftriebwagen ein außergewöhnliches Modell von N-tram vor, das neue Maßstäbe setzt.

Der Hersteller ist kein Unbekannter, denn Wolfgang Besenhardt machte bereits seit den Achtzigern unter der Marke Railex von sich reden.



Dass auf der Intermodellbau mächtig was los war, verdankten die Zetties den Nano-Modellbauern. Eng begleitet vom Westdeutschen Rundfunk hatten sie die regional sehr bekannte Rockgruppe Streetkings auf Spur-Z-Format geschrumpft und auf einer passenden Bühne auftreten lassen.

Die originalen Musiker beteiligten sich an diesem Projekt und traten mit einer Rockfassung des Steigerlieds zu Beginn der Messe vor dem anwesenden Publikum kostenlos auf.

Drei weitere Höhepunkte des Jahres 2015: die Dörpeder Mühle von 1zu220-Shop/Archistories (Bild oben) entwickelte sich nach unserem Bericht zum Verkaufsschlager, der Dampftriebwagen von N-tram (Bild Mitte) setzte neue Maßstäbe bei Detailsteuerungen und die Rockbühne der Nano-Modellbauer mit den Streetkings (Bild unten) würdigte ein rundes Jubiläum und begeisterte die Besucher der Intermodellbau.

Mit einem Brinkhoffs-Fassanstich wurde das Jubiläum „200 Jahre preußische Provinz Westfalen“ anschließend gebührend gefeiert. Das Mini-Schaustück veranschaulichte mit starken Kontrasten die Entwicklung der Region von damals bis heute.

Im Juni lag der Fokus auf US-amerikanischen Modellen. Mit der Diesellok EMD E8A stellten wir das erste Märklin-Mini-Club-Modell mit serienmäßigen Haftreifen vor. Dies ist jedoch insofern kein Wunder, als dass diese Lok im Rahmen einer Zusammenarbeit von AZL produziert wird.

Dies und einiges mehr haben wir im Rahmen unseres Berichts herausgearbeitet. Dass Märklin an dieser Stelle mit seinen Traditionen bricht und dies künftig zum neuen Standard gehört, ist also eher nicht zu erwarten.

Fragen, die uns zu dieser Lok erreichten, brachten auch noch eine neue Folge unserer Reihe „Wartung und Pflege“ hervor, die in unregelmäßigen Abständen seit einigen Jahren fortgesetzt wird.

Eine Hommage an den verstorbenen Anlagenbaukünstler Bernhard Stein war das Portrait einer Hirschsprung-Anlage, denn der Gleisplan wurde unverändert übernommen. Sven Rohmann erinnerte in derselben Ausgabe an sein Schaustück „Bahnhof Hirschsprung“, das den Bahnhof viele Jahre zuvor zeigt und exakt 25 Jahre zuvor der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.



Eines der im Sommer 2015 veröffentlichten Anlagenportraits galt dem „Hirschsprung“ von Michael Kirsch. Hier treffen sich in diesem früheren Bahnhof der Höllentalbahn eine V 200⁰ mit Nahverkehrszug und eine V 200¹, die mit einem Güterzug durchfährt.

Mit HOS Modellbahntechnik konnten wir zudem einen interessanten Zubehörhersteller kurz vorstellen, der mit einer großen Ideenvielfalt beeindruckt. Wichtige Lücken füllen etwa die angebotenen Verkehrsschilder in vielen Gestaltungen.

Jubiläum im zweiten Halbjahr

Sommerzeit ist Reisezeit, deshalb versuchen auch wir immer wieder, die heißen Monate in einen passenden Kontext zu stellen. Im Juli 2015 haben wir einen Ausflug nach Norwegen unternommen – zumindest im Maßstab 1:220.

Sven Rohmann entführte uns nach Skandinavien und stellte uns den Trollfjord vor. Die kleine, aber pffiffig angelegte Anlage ist aber ein alter Bekannter: Die ehemalige Noch-Messeanlage „Sinnweiler“ wurde weiter ausgestattet und passend zum Thema umgerüstet. Mit Rollmaterial nach skandinavischen Vorbildern ergeben sich seitdem völlig neue Eindrücke.

Im August 2015 feierte **Trainini®** seinen zehnten Geburtstag und wir hatten im Vorfeld lange überlegt, wie wir dies angemessen feiern könnten. Zur 100. Ausgabe hatten wir 100 Seiten produziert – das wollten und konnten wir nicht überbieten. Trotzdem sollte dieses Heft etwas Besonderes werden.

Da traf es sich glücklich, dass Noch im selben Monat seinen neuen Katalog ausliefern würde, der eine Überraschung enthalten sollte: die erste Lok nach deutschem Vorbild von Rokuhan. Worüber lange spekuliert wurde und was von vielen erhofft war, sollte nun Realität werden.

Kurzerhand wurde es uns überlassen, über dieses neue Modell als erster berichten zu können und damit unser Jubiläum gebührend zu feiern.

Groß war die Freude, als wir mit den ersten beiden Mustern aus Serienteilen sogar einen eigenen Test durchführen durften und so gleich auch noch zu der Ehre gelangten, dessen ersten Aufnahmen überhaupt unser eigen zu nennen.



Guten Anklang bei unseren Lesern fand der Umbau einer Baureihe 03¹⁰ von Märklin auf den teilentstromten Nachkriegszustand von 03 1049.

Selbstverständlich enthielt diese Ausgabe auch ein Bastelthema und mit den Vorfelddplatten von Herpa wagten wir auch noch ein Flugzeugthema, das allenfalls am Anlagenrand Platz finden kann.

Märklins technischer Geschäftsführer Wolfrad Bächle stand uns Rede und Antwort, denn auch er hatte ein Jubiläum zu feiern: 25 Dienstjahre beim Göppinger TraditionsHersteller. So konnten wir in der 10-Jahres-Ausgabe alle vorgesehenen Rubriken belegen, was nur zu besonderen Anlässen der Fall ist.

Mit dem im August verstorbenen Alfred B. Gottwaldt würdigten wir einen bekannten und anerkannten Eisenbahnhistoriker, der maßgeblich die Sammlung der Schienenverkehrsabteilung im Deutschen Technik-Museum Berlin an der Stelle des früheren Anhalter Bahnhofs aufgebaut hatte.

Großen Anklang bei unseren Lesern fand der Umbau einer Stromlinienlok Baureihe 03¹⁰ von Märklin. Wir nahmen wie beim Vorbild Teile der Verkleidung ab, versahen dem Modell einen neuen, aber runzelig wirkenden Lack sowie eine Detailsteuerung. Wer sich nicht so viel Mühe machen will, findet Vergleichbares bei Bahls Modelleisenbahnen. Daher stammte nämlich auch unsere Idee, die wir jedoch minimal anders umgesetzt haben.

Den nächsten Teil gab es aus unserer Wartung-und-Pflege-Reihe, in dem wir uns mit FR-Wagenmodellen, einer neuen Kupplung und Anpassungen an einer MTL-Tauschkupplung beschäftigt haben.

Eine erwähnenswerte Neuheit im September 2015 ist der im 3D-Druck hergestellte Motor einer V 200, den Conrad Electronic zeitgleich mit Erscheinen des neuen Modellbahnkatalogs als Ladegut anbietet.

Der Oktober begann für uns nicht so gut wie wir erhofft hatten. Den Schwerpunkt der Berichterstattung sollten die Märklintage in Göppingen werden, zu deren Gelingen auch die Zetties im Rahmen der 3. Spur-Z-Convention Süd-Deutschland erheblich beigetragen haben. Zunächst fiel wegen eines technischen Defekts die Anlage „Drachenstein“ aus und konnte nicht gezeigt werden.



Nach unserem Festplattendefekt und der großen Hilfe aus dem Kreise unserer Leser hatten wir versprochen, an dieser Stelle eine Bildauswahl der Märklintage 2015 und 3. Spur-Z-Convention Süd-Deutschland nachzureichen. Dem kommen wir mit den Aufnahmen auf dieser und den Folgeseiten nach.

Das Geschehen am Bahnhof bestimmten zum großen Teil Dampflokomotiven, darunter mit 75 1118 ein Stammgast (Bild oben links) und zu deren 90. Geburtstags Vertreter der Baureihe 01in allen Bauformen. 001 180-9 (Bild oben rechts) ist das einzige betriebsfähige Exemplar mit DB-Neubaukessel. Interessant waren auch die Ergebnisse des Märklin-Magazin-Dioramenwettbewerbs, unter denen auch eine Nachbildung des Bw Hagen-Eckesey (Bild Mitte links) war. Das Bw Hamburg-Altona von Rainer Tielke nahm zum letzten Mal an einer großen Ausstellung teil und wurde symbolisch abgerissen (Bild Mitte rechts). Stellvertretend für die Kleinserienhersteller zeigen wir eine gute Idee, umgesetzt von Trafofuchs und zu erwerben bei Spur Z-Ladegut Küpper: Minidioramen mit verschiedenen Szenen im Acrylglaskästchen (Bild unten links). Auf der aus Italien angereisten Anlage „Red Spider Canyon“ hat sich der Erbauer Raffaele Picollo samt Ehefrau auch selbst verewigt (Bild unten rechts). Die beiden stehen für ein Urlaubsfoto vor der selbstausslösenden Fotokamera.

Wir hatten dann Probleme bei der Anfahrt, als wir nach stundenlangem Stau auf der Autobahn einen abendlichen Termin verpasst haben. Trotzdem wurde es auch für uns noch eine rundum gute Veranstaltung, auf der es viel zu sehen gab.



Die unglaubliche Wirkung der US-Anlage aus Genua bringt diese Aufnahme zur Geltung: Die beeindruckende Höhenstaffelung macht die Eisenbahn zur Nebensache, der Hintergrund sorgt für eine passende Tiefenwirkung.

Doch es sollte noch ein Dilemma folgen, denn beim Vorbereiten des Berichts fiel die Festplatte aus, auf der alle unsere Bilder noch ungesichert abgelegt waren. Nur eine Handvoll Aufnahmen hatten wir noch anderweitig gespeichert.



Regelmäßig kommt auch Graham Jones vom Z Club GB nach Göppingen. Er hatte eine neue Anlage mit englischen Motiven im Gepäck.

In einer beispiellosen Aktion halfen uns unsere Leser tatkräftig aus, die wir zuvor im Forum der Z-Freunde International e.V. um Hilfe gebeten hatten.

Nachdem etwa einen Monat später alle Fotos ohne Ausnahmen gerettet waren, haben wir einen Nachtrag zu den Bildberichten versprochen, den wir nun an dieser Stelle einlösen.

Anlässlich des 25. Jahrestags der deutschen Wiedervereinigung am 3. Oktober blickten wir auch zur DR und konnten mit dem von Ralph Neumann motorisierten VT 18.16 einen ihrer Prestigezüge als Modell vorstellen.

Märklins Hubschiebedachwagen Kmmks 51 mit Bremserhaus, der tatsächlich eine Formneuheit darstellt, besprachen wir ebenfalls.



In der Vitrine von Torsten Schubert war eine Neuheit von Sascha Waclawski (SW-Modelle) zu sehen. Umgesetzt hatte er auf Basis einer Märklin-Lok die 103 222-6 von Railadventure – schnellste Lok ihres Typs dank besonderer Drehgestelle.

Märklin stellte seine Pläne für ein neues Firmenmuseum vor, das dem Charakter der Marke wieder gerecht werden soll, ein wahres Erlebnis versprechen soll und die Produktion der Modelle transparent machen wird. Zusammengefasst haben wir das ebenfalls im Oktober-Heft.

Jahresausklang mit Delle

Eisenbahnthemen aus den USA prägten den November. Mit kalifornischem Bahnfahrverkehr konnten wir ein recht ausgefallenes, dafür umso stimmungsvoller von Karl Sinn umgesetztes Projekt zeigen. Passend dazu folgte noch ein kurzer Bericht von der NTS in Portland – der wichtigsten Modellbahnausstellung in Nordamerika.



Für die Liebhaber deutscher Themen hatten wir einen Bericht von der Ausstellung „Die Modellbahn“ in München parat. Unter der Regie des Stammtisches Bayern führten dort die ZFI vor, wie es aktuell um den Stand der Spurweite Z bestellt ist. Uns hatte die Messe sehr gut gefallen, der Besuch fiel wegen der großen Entfernung nur zu kurz aus.

Nicht länger warten mussten die Zetties auf den **Trainini Fotokalender 2016**, der traditionell ebenfalls im November erscheint. Kurze Zeit später folgte auf den Seiten unseres Partnermagazins **Ztrack** auch die englischsprachige Version. Das eindrucksvolle

Titelbild mit einer V 100 von Märklin stammt von unserem Leser Axel Schmidt.

Am Monatsende hieß es endlich wieder „auf nach Zell“, denn an der Mosel fand wieder ein familiär geprägtes Adventstreffen statt, mit dem die Zetties das Jahr gemütlich ausklingen ließen. Die Trägerschaft war vom ansässigen Gewerbeverein auf die Z-Freunde International e.V. übergegangen und sollte damit auch für die nächsten Jahre gesichert sein.



Die Anlage „Wolnzach“ von Peter Friede war sowohl in Göppingen als auch in München auf Messen vertreten. Ein bestimmendes Motiv dieser gelungenen Anlage ist der aufwändig mit vier Schrankenbäumen gesicherte Bahnübergang.

Unser ausführlicher Bericht folgte mit der letzten Ausgabe im Dezember. Darin hatten wir leider auch den Tod unseres Freundes und Redaktionskollegen Bernd Knauf bekannt zu geben. Kurz vor Weihnachten fand seine Beerdigung statt, auf der ihm neben Chefredakteur Holger Späing auch sein Modellbahnfreund Georg Schönfelder die letzte Ehre erwies.

Nicht rund lief es zum Jahresende 2015 auch bei den Z-Freunden International: Hier zeigte die Datenbank des Forums seit Anfang Dezember Defekte. Kurz vor Weihnachten, am 22. Dezember 2015, wurde das Forum dann vorübergehend abgeschaltet, um die Reparaturarbeiten in Ruhe vornehmen zu können. Bis zum 17. Januar 2016 warteten die Teilnehmer auf eine Wiedereröffnung.

Ein wesentlich schöneres Thema war die Auslieferung der Baureihe 181² durch Rokuhan, was uns zu einem vergleichenden Blick auf die Serienmodelle veranlasste. Das Ergebnis hat uns durch und durch begeistert – wie auch im Falle der bayerischen Lokalbahnwagen von Heckl Kleinserien, die im selben Heft vorgestellt wurden.

Märklin überraschte mit der Ankündigung der Baureihe 80 samt Kohlenzug aus Altbauwagen als Insidermodell 2016. Die kleine Lok ist kein „Abguss“ der über vierzig Jahre alten Konstruktion der BR 89 sondern etwas völlig Neues, das auch mit einigen Traditionen Märklins brechen könnte.

Angetrieben werden soll der Winzling vom neuen Motor, der bereits mit dem Insidermodell 2015 in Umlauf kommen wird. Das scheint Raum für einen Führerstandsdurchblick zu geben, der nur von Glaseinsätzen beeinträchtigt werden könnte. Den Digitalbahnern bieten sich dadurch vielleicht auch Optionen für eine einfachere Umrüstung.

Den Abschluss unseres Rückblicks bildet ein Thema, das auch seine Einleitung prägte: Märklins Museumswagen. Die Redaktion war zur Vernissage eingeladen und konnte daher zeitnah mit eigenen Bildern berichten, was die Besucher in diesem Jahr erwartet. Der rote Kesselwagen mit Anschriften von Zeller + Gmelin fand in der Zwischenzeit schon viel Anklang, obwohl uns keine eigenen Vierachser dieser Firma bekannt sind – schön ist er halt trotzdem!



Der Kreis unseres Jahresrückblicks schließt sich dort, wo er auch einen Anfang nahm: beim Museumswagen von Märklin. Kurz vor Weihnachten stellte Märklin in einer Vernissage, zu der unsere Redaktion eingeladen war, das neue Exemplar für das Jahr 2016 vor. Der farblich gelungene und sehr ansprechend wirkende Kesselwagen wird sicher viele Freunde, nicht nur bei Sammlern, finden.

Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220

**6. Internationales
Spur-Z-Weekend**



ALTENBEKEN

16. und 17. April 2016

Samstag: 10.00 - 18.00 Uhr

Sonntag: 11.00 - 17.00 Uhr

Eggelandhalle, Gardeweg 8

33184 Altenbeken



Z-Freunde International e.V., Moselpromenade 34, 56856 Zell/Mosel

www.z-freunde-international.de

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso finden hier Hinweise auf Veranstaltungen oder Treffen mit Spur-Z-Bezug ihren Platz, sofern wir rechtzeitig informiert werden.

Zum Tod unseres Redaktionskollegen erreichte uns folgender Trauergruß:

Mit Entsetzen habe ich den Tod „unseres“ Bernd, heute von Euch erfahren. Mir war nicht vergönnt, Ihn näher kennenzulernen, aber die wenigen Minuten die wir miteinander sprachen, hinterließen bei mir einen bleibenden Eindruck. Ich hatte immer gedacht, wir können beim nächsten Mal weiterreden. Gerade in Altenbeken, so hatte ich mir gedacht, wäre dazu mehr Zeit gewesen.

Ich werde Bernd immer so in Erinnerung behalten, wie ich Ihn bei unserem Gespräch einschätzen und kennen lernte, als sympathischen, offenen, angenehmen, Z–begeisterten Menschen.

So wünsche ich Euch und unbekannterweise seiner Familie die Kraft und Energie in diesen schweren Stunden, diesen Schicksalsschlag zu bewältigen.

In Trauer mit Euch

Sylvester Schmidt, per E-Mail



So möchten wir ihn in Erinnerung behalten:
Trainini®-Redakteur Bernd Knauf †

Auch diese Feuerwehr-Modellbaugruppe teilt den Schmerz mit uns:

Wir möchten unser herzliches Beileid zum Tod Eures Freundes und Kollegen Bernd Knauf ausdrücken. Wir wissen wie schwer sich das Abschiednehmen für immer von einem guten Freund anfühlt. Wir haben Anfang Dezember 2015 ebenfalls einen Modellbaukollegen unserer Gruppe plötzlich und unerwartet verloren. Er war noch etwas jünger als Herr Knauf. Ein kleiner Trost bleibt, dass ihm ein langes Siechtum erspart blieb. Aber es tröstet nur wenig.

Mit herzlicher Anteilnahme

Matthias Hilberg
im Namen der Modellbaugruppe Freiwillige Feuerwehr Moischt
(<http://modellbaugruppe-ffw-moischt.jimdo.com/>)

Auch aus den Vereinigten Staaten erhielten wir Beileidsbekundungen:

I'm very sorry to hear of your friend Bernd passing away, our thoughts are with you.

John Cubbin, Long Island (New York, USA), Raildig

Deutsche Übersetzung:

Ich bin sehr traurig vom Ableben Eures Freundes Bernds zu hören, unsere Gedanken sind mit Euch.

Sein Beileid bekundet auch der Chefredakteur unseres Partnermagazins:

Holger, I am sorry to hear about Bernd passing away. I wish all my best during this time.

Robert J. Kluz, Dublin (Ohio, USA), Ztrack Magazine

Deutsche Übersetzung:

Holger, ich bin traurig zu hören, dass Bernd verstorben ist. Ich wünsche all mein Bestes während dieser Zeit.

Betroffenheit herrschte allerorten:

Erst kurz vor dem Jahreswechsel bin ich dazu gekommen, die letzte Trainini-Ausgabe des Jahres 2015 herunterzuladen (wie üblich, mit Vorfreude auf den Inhalt). Beim Anblick der Titelseite und erst recht beim Lesen Eures Nachrufs auf Bernd Knauf war ich sehr bestürzt, hatte ich doch - wie wohl viele (die meisten?) Trainini-Leser - nichts von seiner schweren Krankheit geahnt (geschweige denn gewusst).

So kam die traurige Nachricht für mich völlig überraschend.

Euer sehr persönlicher Nachruf hat mich berührt, auch wenn ich Bernd Knauf (soweit ich mich erinnere) nicht persönlich getroffen habe, sondern nur von seiner Trainini-Redaktionstätigkeit her „kenne“. Und ich denke, dass Ihr - die „verbliebene“ Trainini-Redaktion - die Erinnerung an ihn wachhält, indem Ihr die Redaktionsarbeit in seinem Sinne fortsetzt.

Ein stiller Neujahrsgruß,

Jochen Brüggemann, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Wir danken allen Leserinnen und Lesern, Modellbaufreunden und Partnern, die uns ihre Anteilnahme auf den verschiedensten Wegen übermittelt haben, auch im Namen von Bernd Knaufs Familie. Es tut gut zu lesen und zu wissen, in solch schweren Stunden, Tagen und Wochen nicht allein zu sein.

Kurz vor Erscheinen der Dezember-Ausgabe erreichte uns diese Zuschrift:

Mit der V 200 auf dem Weg zur Abwrackung möchte ich mich aus diesem Jahr verabschieden und wünsche Ihnen und Ihrer Familie ein gesegnetes und ruhiges Weihnachtsfest sowie einen guten Rutsch ins Neue Jahr 2016, verbunden mit den besten Wünschen für Glück und Erfolg, vor allen Dingen aber Gesundheit.



Stark patinierte Schrottlök V 2001 unseres Lesers. Foto: Heribert Tönnies

Ich freue mich auf die nächsten 12 spannenden Ausgaben des Trainini 2016 und bewundere Ihr Engagement und die Arbeit, die Sie da investieren und hoffe, dass Sie und Ihr Team uns noch lange erhalten bleiben.

Heribert Tönnies, Köln

Wir freuen uns über einen traditionellen Neujahrsgruß:

Liebes Trainini-Team, herzlichen Dank für eure tollen Berichte die ich durch euer Magazin im vergangenen Jahr erhalten durfte.



Wir freuen uns über einen traditionellen Neujahrsgruß, der dieses Mal von einem US-Bahnmotiv begleitet war. Foto: Martin Zimmermann

Ich wünsche Euch mit dem Bild (diesmal mal was außerhalb der Schweiz) gute Fahrt und einen guten Start im Jahr 2016!

Martin Zimmermann (Schweiz), per E-Mail

Zweischalengreifer am Fuchs-Bagger:

Unser Leser und gelegentlicher Autor Götz Guddas hat seinen Bagger vom Typ Fuchs 300, den Märklin im vergangenen Jahr zusammen mit dem Museumswagen 2015 produziert hat, mit einem Zweischalengreifer ausgestattet.

Die Schaufeln stammen von HOS Modellbahntechnik (Heinz O. Schramm; HOS-Modellbahntechnik[at]web.de), doch sie erhielten in Bremen noch ihre endgültige Gestaltung in Form einer Lackierung samt Patina sowie eine vorbildgerechte Seilaufhängung.

Der Bagger wurde zudem noch mit Nassschiebebildern, die SW-Modelle (<http://www.sw-modelle.de>) entworfen und geliefert hat, individuell beschriftet.

Schließlich ist Götz bekannt für seine Akribie selbst bei kleinsten Modellen. Sein Ergebnis möchte er nun mit allen Lesern teilen, die Bilder zeigen auch ein klein wenig vom Werdegang dieses Details.

Das Trainini-Jahresschwerpunktthema 2016:

Wie jedes Jahr hat sich die Redaktion auch dieses Jahr überlegt, welches Modellbahnthema wir besonders in den Schwerpunkt unserer Berichterstattung stellen möchten.

Nach zwei Jahren in Folge, die wir gebraucht haben, um die vielen und guten Beiträge aus unserem Umbauwettbewerb gebührend und ausführlich vorzustellen, ist es Zeit für etwas Neues.

Angesichts der großen Fortschritte im Bereich der Lichtschneidetechnik sowie der inzwischen weiten Verbreitung von Hartkartonbausätzen haben wir uns entschlossen, den Architekturmodellbau besonders in den Fokus zu stellen.



Seinen Märklin-Bagger Fuchs 300 hat Götz Guddas mit etwas Arbeit, einem Zweischalengreifer von HOS Modellbahntechnik und Schiebebildern von SW-Modelle noch weiter aufgewertet und individualisiert. Foto: Götz Guddas

Unser Jahresschwerpunktthema 2016 sollen deshalb Gebäudemodelle sein, wobei wir uns nicht auf eine einzige Technik beschränken wollen. Wir hoffen auf viele schöne Beiträge und nehmen gern auch Bastelanregungen oder Bauberichte unserer Leser entgegen.

Spur Z im Modelleisenbahner:

Die Zeitschrift Modelleisenbahner aus der VGB ist immer wieder offen für Beiträge über die Spur Z. Neben Berichten zum Anhalter Bahnhof von Märklin erinnern wir uns an einige schöne Anlagenvorstellungen in diesem Magazin.

Auch die Februar-Ausgabe 2016 ist wieder besonders lesenswert für Zetties, bildet doch unsere Spurweite fast schon einen kleinen Themenschwerpunkt darin: Redakteur Andreas Bauer-Portner stellt darin die gelungene Anlage „Lübeck 1905“ von Wolf-Ulrich Malm vor. Der Erbauer ist in der Hansestadt zu Hause und hat sich ein Stück Heimat mit geschichtlichem Anspruch umgesetzt.

Ebenfalls darin zu finden ist ein Testbericht der Rokuhan-Neuheit Baureihe 181², ermittelt anhand der beige-ozeanblauen „Lorraine“. Auch hier fällt das Ergebnis sehr gut aus, nur wenige Punkte wurden als verbesserungswürdig angemerkt. Lassen Sie sich dieses Heft nicht entgehen!

Märklin-Modelle in der Auslieferung:

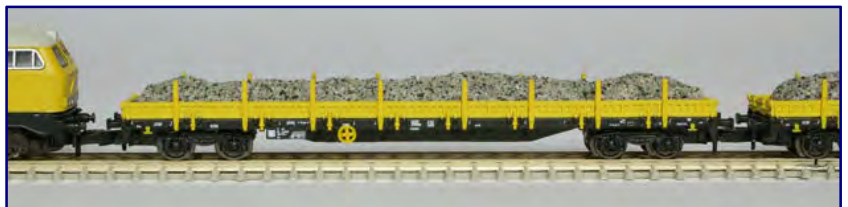
Nach Weihnachten startete Märklin verschiedene Auslieferungen, die wir im Folgenden kurz besprechen. Von einigen der Modelle ist bislang erst eine erste Tranche geliefert, weshalb längst noch nicht alle Kunden bedient werden konnten, darunter etwa das Insidermodell 2014.



So präsentiert sich der neue Gleisbauzug (Art.-Nr. 81071) mit herausnehmbarem Schottereinsatz von Ladegüter Bauer den Kunden.

Als erstes gelangte der Gleisbauzug der DB Bahnbaugruppe (DBG) für Epoche VI (Art.-Nr. 81071) zu den Händlern. Darin enthalten ist eine gelbe Diesellokomotive mit der Betriebsnummer 218 287-1, die mit ihrem hellgrauen Dach auf der Anlage gleich auffällt.

Märklin hat für dieses Modell aus seinem Baukasten die zum Vorbild passenden Drehgestellrahmen aus- gesucht.



Der Flachwagen mit gesickten Bordwänden und Rungen der Bauart Res von On Rail ist eine Neukonstruktion auf bekanntem Fahrwerk. Der Unterschied zum ähnlichen, bekannten Wagentyp wird fast nur im direkten Vergleich sichtbar.

Deshalb sind sie nicht identisch mit vielen bislang erschienenen Varianten der Baureihe 218, wohl aber mit denen ihres Vorgängers Baureihe 216. Die LED-Beleuchtung wechselt fahrtrichtungsabhängig zwischen warmweiß und rot.

An die Lok angehängt werden drei bei der Firma On Rail GmbH eingestellte Flachwagen der Bauart Res in neuer Ausführung. Die Bordwände dieser Modelle tragen Sicken, während die früher aufgelegten Res 687 der DB glatte Außenwände besaßen. Ausgestattet sind sie mit der Märklin-Kurzkupplung.

Interessant sind auch das herausnehmbaren Schotter-Ladegüter. Die helle Mischung aus grauen und schwarzen Steinchen wirkt im Original erheblich besser und überzeugender, als sich dies auf Fotos darstellen lässt.

Wieder auf dem Rückweg zu den Kunden ist auch die als „Fine-Art-Modell“ in Messing realisierte Stromliniendampflok 05 003 (88507) mit Stirnführerstand und Kohlenstaubfeuerung. Hier haben wir einige konstruktive Änderungen im Sinne eines Behebens der kritisierten Mängel erkannt. Daher planen wir noch mal eine ausführlichere Besprechung, um die durchgeführten Änderungen würdigend hervorzuheben.

Ebenfalls ausgeliefert ist der Lufthansa-Airport-Express (81551) mit 111 049-3 als Zuglok, mit dem die frühere Ausführung in zeitgemäßer Form wieder aufgelegt werden soll. Dieses Modell haben wir bereits am Anfang der Ausgabe ausführlicher vorgestellt.



Märklin hat erste Modelle der Baureihe 64 (88740) ausgeliefert. Wir das Insider-Jahresmodell 2014 voraussichtlich im März ausführlich besprechen.

Ein erstes Los hat Märklin endlich auch vom Insidermodell 2014, der Baureihe 64 der DB für Epoche III (88740) in den Handel bringen können. Dieses Modell mit ebenfalls warmweißer LED-Spitzenbeleuchtung an beiden Enden zeigte bei einer ersten Probefahrt gute Fahreigenschaften und macht auch optisch einen gelungenen Eindruck. Nur wenige Details erschienen uns noch verbesserungsfähig.

Zu dieser sehr wichtigen Neuheit bereiten wir derzeit einen ausführlichen Test vor, dessen Ergebnis wir in der März-Ausgabe 2015 vorstellen möchten. Geplant sind auch einige Zugbildungsvorschläge und ein Vorbildbericht, denn kaum eine andere Dampflok hatte bundesweit eine vergleichbare Bedeutung auf Nebenstrecken wie der „Bubikopf“.

Faszination Modellbahn 2016 in Sinsheim:

Wenn vom 4. bis zum 6. März 2016 in Sinsheim zur Faszination Modellbahn die Frühjahrsneuheiten der Nürnberger Spielwarenmesse erstmals dem breiten Publikum gezeigt werden, ist auch die Spurweite Z wieder mit dabei.

Laut Presseinformation der Messeleitung präsentiert sich der Z-Club International im Zusammenwirken mit den Z-Freunden International auf einer Fläche von 7 x 11 Metern. Gezeigt werden sollen mehrere, in Betrieb stehende Anlagen und Dioramen. Details würden noch bekanntgegeben.

Die Messe ist freitags bis sonntags jeweils von 9:00 bis 17:00 Uhr geöffnet. Aktuelle Informationen sind stets unter <http://www.faszination-modellbahn.com> zu finden.

Blick in die Straßen des Wunderlands:

Erstmals hat das US-Unternehmen Google seine eingesetzten Kameras geschrunpft, um auch das Hamburger Miniatur-Wunderland in seinen Internetdienst Street-View einbinden zu können. In Zusammenarbeit mit dem Partner Ubilabs wurde das möglich und so sind nun auch die Straßen und Schienenwege der weltweit größten Modellbahnanlage in allen fertigen Bauabschnitten digitalisiert.

Auf einem Bus und einen Zug montiert konnten die Trassen abgefahren werden, wobei Aufnahmen aus Perspektiven entstanden, die Besuchern bislang verborgen blieben. Mitbegründer Gerrit Braun erläuterte dazu: „Wir konnten sogar Aufnahmen von Orten auf unserer Anlage machen, an die wir selbst seit der Eröffnung nicht mehr herangekommen sind.“ Besonders soll dies übrigens auch für den Flughafen gelten, bei dem auf diese Weise völlig unbekannte Blicke ins Terminal möglich geworden sind.

Die genannten Miniatur-Wunderland-Aufnahmen lassen sich unter <http://g.co/miniaturwunderland> aufrufen, und sind darüber hinaus auch vom Mobiltelefon über die Street-View-App für Android und iOS verfügbar.

Das Miniatur-Wunderland meldet zudem für 2015 zum 15. Mal in Folge einen Besucherrekord und das sogar ohne im Bewertungszeitraum eröffnete Neuheiten: Rund 1,25 Mio. Besucher kamen zu einer Besichtigung, was einem erneuten Wachstum um rund 3 % entspricht.

Besonders erfreulich ist das Wachstum bei ausländischen Gästen, die schon fast ein Viertel der Besucher stellen. Die Betreiber haben mit Internetvideos in mehreren Sprachen im Jahr 2015 versucht, ihre Attraktion im Ausland bekannter zu machen.



Nahaufnahme des Mini-Kamera-Busses während einer Fahrt in Nordamerika.
Foto: Boerner/Google

Im Spätherbst 2016 soll mit Italien ein 190 m² großer, neuer Bauabschnitt eröffnet werden. Obwohl noch einige Vorhaben zu klären und installieren sind, steht schon jetzt fest, dass es der aufwändigste und detaillierteste Bauabschnitt sein wird. Wir sind gespannt und werden auf jeden Fall berichten.

Die ersten Neuauslieferungen 2016 von AZL:

Gleich zwei Formneuheiten gelangen in diesem Monat zu den Kunden von AZL. Den Anfang macht mit der EMD SD45 eine sechssachsige Diesellok. Sie fand 2003 erstmals als Messingmodell ins Programm und ist dank Spritzgussgehäuse nun für den Massenmarkt geeignet.

Die ersten beiden Bahnverwaltungen werden die Great Northern (drei Betriebsnummern; Art.-Nrn. 63205-2 bis -4) und die ATSF in blau-gelber, der Warbonnet-Lackierung nachempfundenen Gestaltung sein (vier Betriebsnummern; 63200-1 bis -4). Sie zeigen mit Glockenankermotor, zwei Schwungmassen, Haftreifen, ansteckbaren Frontteilen (statt Kupplung) und DCC-Vorbereitung alle bekannten AZL-Merkmale.

Mit ebenfalls vier Betriebsnummern rollt die EMD E8A der Amtrak (62606-1 bis -4) aufs Gleis. Die EMD F3 ist als A-B-Kombination der Southern Pacific in historischer Lackierung jedoch nur mit zwei Betriebsnummernvarianten (62901-1 / -2) im Angebot.



Die Formneuheit im Waggonbereich ist ein Auto-transportwagen mit geschlossenen Seitenwänden des Typs „Johnstown America Autorack“. Er erscheint zuerst im silberfarbenen Lack der Canadian National und wird in Form von drei Viererpackungen (904102-1 bis -3) angeboten. Die Auslieferung soll in diesem Fall Anfang Februar erfolgen.



Die noch recht neuen Maschinenkühlwagen werden durch drei unterschiedliche Ausführungen der Klimageräte variiert. Alle Wagen sind bei der BNSF eingestellt und werden als Vierer- (904004-1 / -2, 904005-1) sowie als Zwölferpackung (904006-1) und als Einzelwagen (914004-1 / -2, 914005-1 / -2, 914006-1 / -2) offeriert.

Die EMD SD45 wird erstmals als Spritzgussmodell angeboten und erscheint zunächst in der Version der GN (Bild oben). Bei den Maschinenkühlwagen sind an den Stirnseiten unterschiedliche Kühlanlagen zu finden (Bild unten). Fotos. AZL / Ztrack

Zu den Neuauslieferungen gehören weiter folgende Schüttgutwagen: PS2-cd der AGP (Viererpackung 90928-1, Einzelwagen 91928-1 / -2), ACF der Rock Island (913910-1, 903910-1 / -2) und BethGon-Kohlewagen der CSXT (90112-1 bis -3). Ferner erscheinen Stahlrollenwagen der ATW (913400-2, 903400-3 / -4) und Maissirup-Kesselwagen der CRGX (903804-1, 9138041 / -2).

Fotos der hier nicht gezeigten Modelle finden Sie wie immer auf folgenden Seiten: <http://www.americanzline.com>.

Spannende Neuheiten auslieferungen bei Freudenreich:

In nur zwei Exemplaren Auflage wird aktuell eine zweiteilige PKP-Wagenpackung (Art.-Nr. 48.012.02) bei FR Freudenreich Feinwerktechnik ausgeliefert. Darin enthalten sind zwei offene Güterwagen, einer der Bauart Es (UIC-Ganzstahlwagen) und ein ehemaliger Klagenfurt, mit Echkohleladegut von Spur Z Ladegut Josephine Kupper.



Zweiteilige Wagenpackung mit Anschriften der PKP (Art.-Nr. 48.012.02). Zum Lieferumfang gehören noch Ladeeinsätze aus echter Steinkohle. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Die mit Epoche-IV-Anschriften der polnischen Staatsbahn versehenen Modelle besitzen einen Plastikspritzgussaufbau und Metallfahrwerke.

Ende Februar auslieferungsfertig ist die erste Auflage des im September neu vorgestellten, offenen Güterwagens Eanos.

Dieser Wagentyp wurde ab der zweiten Hälfte der achtziger Jahre von verschiedenen Waggonfabriken in leicht abgewandelten Ausführungen gebaut und ist aufgrund seiner hohen Stückzahlen heute unverändert im Einsatz. Die Vorlage des FR-Modells sind die Varianten von Tatravagónka Poprad mit Drehgestellen Bauart Y25.

Die Gehäuse der Modelle werden im Plastikspritzgussverfahren mit feinsten Gravuren hergestellt, für eine tiefe Schwerpunktlage und gute Fahreigenschaften besitzen sie innen und außen einen detaillierten

Boden aus Metall. Größenrichtige und schwarz brünierte Rechteckpuffer aus CNC-gefrästem Metallgehören ebenso zu den Merkmalen wie filigrane Zurüstteile aus Edelstahl (Rangiertritte, Griffstangen, Handbremsräder und Bremsumsteller).



Die Wagen in der Reihenfolge ihrer Beschreibung aus dem Text (wagen 4 auf der Folgeseite): Die vier Wagen Eanos-x 052 in Diensten der Deutschen Bahn AG unterscheiden sich in den Anschriften und teilweise auch der Farbe. Das heute übliche „x“ in der Baureihenbezeichnung weist auf die Ausstattung mit Stahlfußböden hin. Alle Fotos. FR Freudenreich Feinwerktechnik

Ein Höhepunkt der Modelle sind die neu konstruierten Drehgestelle und Kupplungen, die es ermöglichen, den Drehzapfenabstand des Vorbilds auch im Modell exakt einzuhalten. Die so möglich gewordene, korrekte Wiedergabe der Proportionen dieses Wagens ist auch nach über 40 Jahren Spur Z längst nicht selbstverständlich.



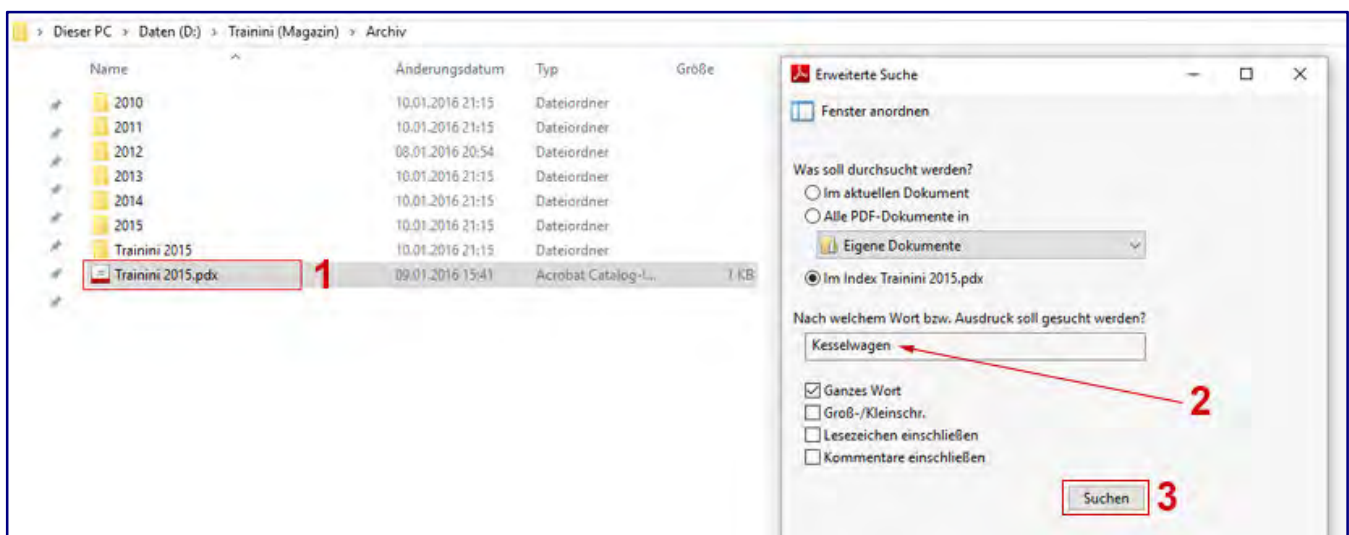
Konsequent hat FR dazu auch passende Metallradsätze in Sonderausführung mit einem Durchmesser von 4,1 mm konstruiert. Dies entspricht ebenfalls exakt den nur 900 mm des Vorbilds.

Erstausgelieferte Zusammenstellung ist eine deutsche Viererpackung (49.337.04) für die Epoche V/VI: Wagen 1 rot mit Betriebsnummer 31 80 537 7 314-5 (DB), Wagen 2 rot mit Betriebsnummer 31 80 537 7 404-4 (DB Cargo), Wagen 3 rot mit Betriebsnummer 31 80 537 7 045-5 (Railion) und Wagen 4 rotbraun mit Betriebsnummer 33 68 537 6 186-2 (Ahaus Altstetter Eisenbahn, gemietet von der DB).

Trainini Index 2015 steht bereit:

Als Nachschlage- und Suchhilfe erfreut sich der **Trainini Index** großer Beliebtheit. Er geht zurück auf eine Leseranregung, die wir nach den ersten produzierten Jahrgängen erhielten, um Beiträge themenbezogen schnell wiederfinden zu können.

Die Idee hinter diesem Angebot ist, anhand eines aussagekräftigen Suchwortes passende Ausgaben schnell zu finden und möglichst seitengenau anzeigen zu lassen. So lassen sich Tipps, Ratschläge oder Ideen leicht wiederentdecken.



Sobald der Trainini Index 2015 auf dem Rechner entpackt ist und die Ordnerstruktur wie im linken Bildschirmteil angelegt wurde, gelangen Sie mit nur drei Schritten zum Suchergebnis: Die Index-/Suchfunktion mit Doppelklick starten (1), den Suchbegriff im sich öffnenden Fenster eingeben (2) und auf „Suche“ klicken (3). Seitengenau lässt sich anschließend jede gespeicherte Ausgabe aus den Ergebnissen/Treffern öffnen.

Auf unserer Magazinseite steht jetzt die aktuelle Version **Trainini Index 2015** zum Herunterladen und Entpacken auf dem eigenen Computer bereit. In diese Suchhilfe sind von Axel Reimann

(<http://www.ersatzteile-1zu220.de>) nun alle Ausgaben von August 2005 bis Dezember 2015 eingesehen worden.

Wird die vorgesehene Ordnerstruktur, wie auf unserem Bild dargestellt, auf dem heimischen Rechner angelegt und werden die Indexdateien korrekt darin abgelegt, ist es möglich, aus der Trefferliste mit nur einem Klick direkt auf die gesuchte Seite der Ausgabe zu springen. Voraussetzung ist allerdings, dass in den jeweiligen Jahrgangsordnern auch die gesuchte Magazinausgabe hinterlegt ist.

Ist das nicht der Fall, findet der Index zwar passende Treffer, die Ausgabe müsste dann aber manuell vom Speicherort geöffnet werden.

Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an. Für diese Publikation gilt ausschließlich deutsches Recht.

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Sujin Ritter, Torsten Schubert, Jens Wimmel

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an [redaktion\(at\)trainini.de](mailto:redaktion(at)trainini.de).

Werbende Anzeigen mit Spur-Z-Bezug und Veranstaltungshinweise Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit entgegengenommen. Sie erscheinen vom redaktionellen Teil getrennt auf alleinige Verantwortung des Inserierenden. Vorrang haben stets Anzeigen von Kleinserienanbietern.

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

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

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

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint monatlich (ohne Gewähr) und steht allen interessierten Modellbahnerinnen und Modellbahnern, besonders Freundinnen und Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Herunterladen auf <http://www.trainini.de> bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist nach Entfernen von den eigenen Seiten ausdrücklich erlaubt, solange das Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

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

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