

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



Der Siemens Vectron

Ein kurzer Blick auf die Straße
Drei Hänger für Märklins Besten

50
Jahre
Spurweite Z

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

in Gedanken bin ich gerade in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts. Im Herbst 1975 war meine erste Spur-Z-Anlage in weiten Teilen fertiggestellt und nur die noch erforderlichen Ausschmückungen fehlten. Mit meinem ersparten Taschengeld zog ich zum Spielzeuggladen um die Ecke und kaufte u. a. zwei Märklin-Packungen 8973 - so meine Erinnerung.



Dirk Kuhlmann
Redakteur

Dies waren die sechs bunten Pkw aus Kunststoff, welche nach heutiger Ansicht eher eine Ähnlichkeit zu einem winzigen Radiergummi aufwiesen. Damals war ich froh um ein paar Straßenfahrzeuge auf meiner Modellbahnanlage. Natürlich wurden die Autos nicht verklebt, nur so konnte ich immer wieder neue Szenarien herstellen. Bescheidenheit war zu diesen Zeiten eine typische Tugend. Ein Blick auf die Fahrzeuge im Maßstab 1:87 ließ immer wieder Wunschträume aufkommen.

Natürlich kamen im Laufe der nächsten Jahre kontinuierlich neue und bessere Produkte auf dem Markt. Schon damals war der Griff zur Farbe angesagt. Meine ersten richtig verschmutzten Autos standen dann in den frühen achtziger Jahren auf der Anlage. Hier half ein wenig Asche aus dem Kohleofen meiner Großeltern.

Manche Experimente schlugen fehl und das Modell hatte nur noch eine Existenzberechtigung für einen Schrottplatz. Zudem waren die Lösungsmittel zum Anrauen der Plastikoberfläche häufig so brutal, dass das Modell regelrecht hinweg schmolz. Und heutzutage?

Während meinen nun 48 Jahren mit dem Modellbahn hobby Spur Z ist eine große Vielfalt an Straßenfahrzeugen entstanden. Mit den unterschiedlichsten und modernen Herstellungsmethoden kann sogar „das“ Wunschmodell umgesetzt werden. Weitere Materialien und feinste Werkzeuge perfektionieren manchen Pkw oder Lkw. Als Nebeneffekt darf sich der Bastler rühmen, regelrechte Unikate zu besitzen. Damit kommen wir recht fließend auf den Weg zum Inhalt dieser Ausgabe.

Wir beleuchten verschiedene Nutzfahrzeuge im Maßstab 1:220 und deren Abwandeln für ganz spezielle Themen auf der eigenen Modellbahnanlage. Natürlich darf ein kleiner Streifzug durch die letzten Jahrzehnte, der Modellbahner spricht von Epochen, nicht fehlen.

Die passende Lektüre kommt aus dem Motorbuch-Verlag und kann dem geneigten Modellbahner mit vielen Fotos bei der optimalen Umsetzung helfen.

Die Baureihe 193 von DB Cargo (Märklin 88231) ist hingegen unser größerer Themenschwerpunkt. Mit Sicherheit haben viele Anhänger der Epoche VI auf diese Lok gewartet. Mit unserem bewährten Testverfahren rücken wir dem Modell zu Leibe und schauen nach den Stärken und möglichen Schwächen.

Ein Bericht über das Vorbild darf an dieser Stelle natürlich ebenso wenig fehlen und zeigt auch den erfolgreichen Werdegang dieser Lokomotive. Für weitere Informationen hat der EK-Verlag in Freiburg (Breisgau) ein passendes Buch herausgebracht. Wir haben es uns ebenso angesehen und gelesen.

Her-Z-lich,

Dirk Kuhlmann

Leitartikel

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

Modell

Nutzfahrzeug-Querschnitt.....	4
Neue Plattform für Spur Z.....	20

Vorbild

Die Zukunft hat begonnen	32
--------------------------------	----

Gestaltung

Nicht Alltägliches für den Besten.....	49
--	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Münchener Erfolgsmodell.....	54
Vergessen und unsterblich.....	56

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....	58
-------------------------------------	----

Impressum	69
-----------------	----

Wir danken Jan Tappenbeck, Siemens Mobility und der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 4. Juni 2022

Titelbild:

Intermodalverkehr gehört zum täglichen Brot des Siemens Vectron MS bei der Deutschen Bahn AG. 193 304-3 von DB Cargo ist mit Taschenwagen in solchen Diensten unterwegs, als der Fotograf ihn auf seiner Reise mit der Kamera einfängt.

Fünf Dekaden auf der Straße Nutzfahrzeug-Querschnitt

Fünf Jahrzehnte Nutzfahrzeuge, wiedergegeben im Maßstab 1:220, war inhaltliches Ziel für diesen Artikel. Dieser Bereich hat sich in den letzten Jahren stark gewandelt: Bei Märklin hat sich die Umsetzungstechnik geändert, einige Anbieter sind vom Markt verschwunden, andere dafür neu hinzugekommen. Und dann gibt es ja auch die Zufallsfunde, die unsere Welt bereichern. Wir versuchen, hier anhand ausgewählter Beispiele etwas Überblick zu geben.

Wir fanden, es sei mal wieder Zeit für ein Autothema in diesem Magazin. Schon lange haben wir nicht mehr den Straßenverkehr auf den Modellbahnanlagen betrachtet. Und da wir auch recht aktuelle Fahrzeuge vorstellen wollten, passte diese Ausgabe mit einem Schwerpunkt auf der Epoche VI bestens.



Wie wichtig neben Figuren gerade auch Kraftfahrzeuge, aktiv am Straßenverkehr teilnehmend oder auch nur am Rand geparkt, für das Leben auf einer Modellbahnanlage sind, zeigt diese Szene am Bahnübergang von Hermsdorf (erbaut von Harald Fried).

Und so wollen wir einen kurzen Streifzug über die Sortimente verschiedener Hersteller, durch mehrere Dekaden und höchst unterschiedliche Fahrzeugarten vornehmen, der Vielfalt und Kreativität zum Ausdruck bringen soll. Es geht heute nämlich nicht darum, Fertigmodelle zu zeigen, sondern Lösungen vorzustellen, die nach eigenem Bedarf entstehen können.

Brötchenexpress mit Stil

Bis zum Ende der Vidal-Werke war der Tempo Hanseat ein sehr populäres Dreirad in Deutschland. Dass dieser Fahrzeugtyp als Kleinlieferwagen so beliebt war, hatte einst vor allem steuerliche Gründe. Heute sind solche Fahrzeuge in restauriertem Zustand beliebte Sammlerstücke.

Und so stieß der Verfasser dieses Artikels im Sommerurlaub 2005 auf ein gut erhaltenes Exemplar im Besitz der Bäckerei Hoffmann in Müden / Örtze (Lüneburger Heide), das die ansprechende, plattdeutsche Aufschrift Hoffmanns Backhus trug. Ein Modell dieses Fahrzeugs war sofort beschlossene Sache.



Teilchenbeschleuniger oder Brötchenexpress? Gleich, welche Nutzung dem Dreirad zgedacht worden ist, erwies sich dieser Tempo Hanseat als ansprechende Vorlage fürs Modell.

Das passende Modell fand sich später als Beigabe eines Märklin-Museumswagens für den Oberleitungs- und Stromabnehmerspezialisten Sommerfeldt. Dieses Modell wurde mittels Wattestäbchen und Tampondruckentferner von Prehm Modellbau von seinen Anschriften befreit, zerlegt und mit weißer PUR-Grundierung (Badger SNR-401) spritzlackiert. Diese erzielte eine gute Deckung auf dem zuvor hellgrau lackierten Modell.



Vorher-nachher-Vergleich: Das mit „Sommerfeldt“ beschriftete Märklin-Modell (links) verlor seinen Tampondruck und wechselte seine Grundfarbe zu einem reinen Weiß (rechts)



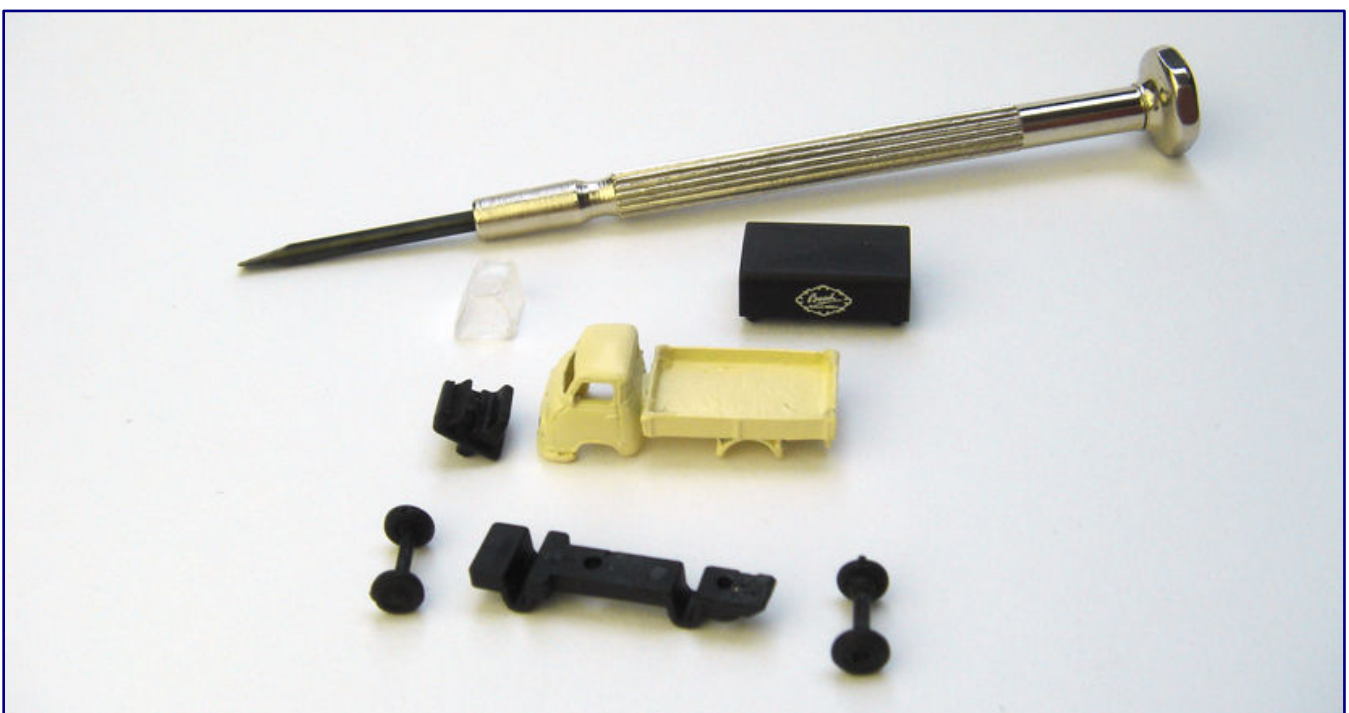
Vorlage und Modell entstammen zwar zweifelsfrei nicht demselben Modelljahr und gleicher Ausführung, doch die Anmutung der Umsetzung erscheint stimmig wie ansprechend. Ab sofort liefert Hoffmanns Backhaus auch auf der Modellbahnanlage seine Backwaren aus.

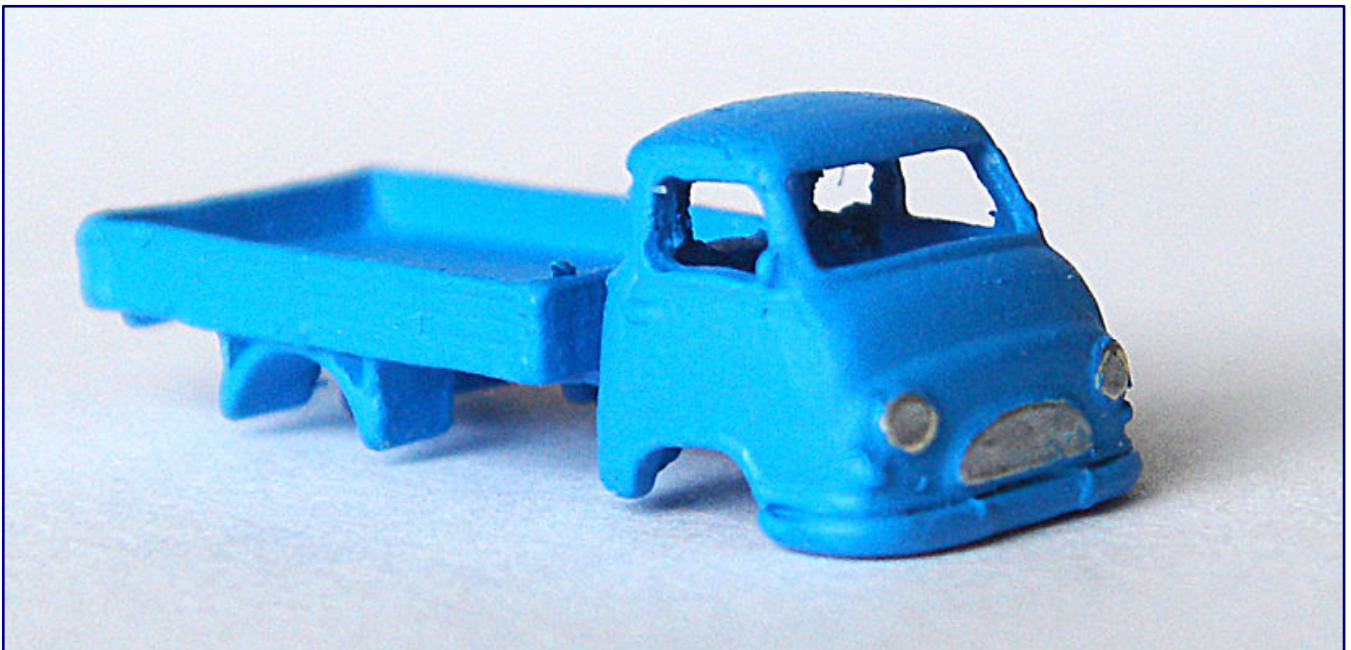
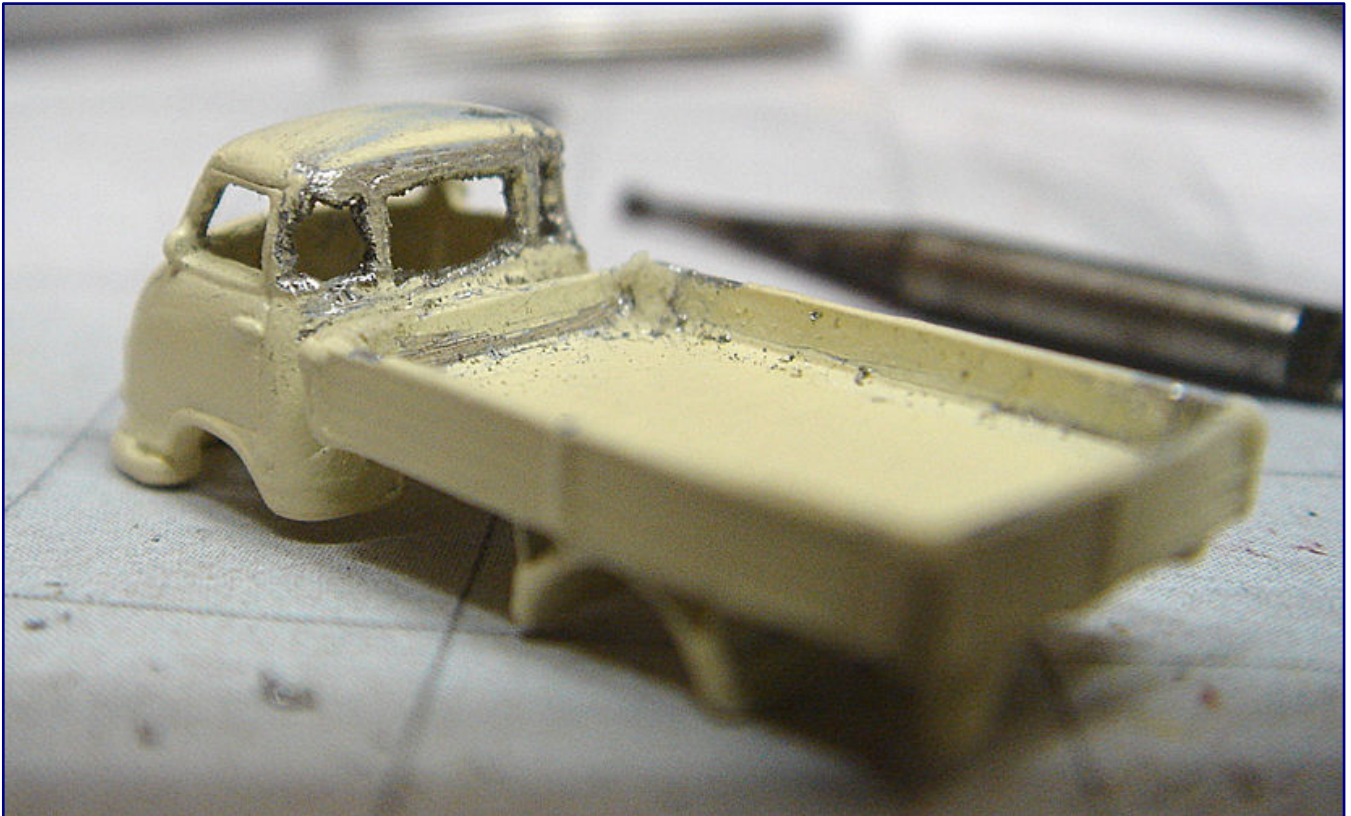
Die neuen Beschriftungen wurden nach selbstgefertigten Originalvorlagen von Modellbahndecals Andreas Nothaft gefertigt und anschließend aufgebracht, bevor sie mit einem Klarlacküberzug versiegelt worden sind. Nacharbeiten am Antrieb des Vorderrads und an den Scheinwerfern erfolgten mit Lacken von Revell per Pinsel.

Nicht zu vergessen ist der abschließende Zusammenbau. Das Zerlegen des Modells war nicht nur aus Gründen des besseren Farbtrennens und Zugangs erforderlich. Es handelt sich hier um eines der neuen Märklin-Automodelle, die mit aufgezogenen Echtgummi-Reifen versehen sind.

Schuberts Lampenladen

Angesprochen hatte uns auch der Lieferwagen Hanomag Kurier mit Pritsche und Plane, der dem Märklin-Museumswagen 2018 beilag. Dieselbe Idee, die uns kam, reifte auch in unserem Leser Götz Guddas,





Das Fräsen der Rückfenster und Umlackieren bildeten die wichtigsten Arbeiten am Tempo Matador. Um ihm anschließend neue Anschriften geben zu können, mussten die werksseitigen auf dem graubraunen Planenaufsatz zuvor entfernt werden.

der sein Modell in gleicher Farbe gestaltete, aber zusätzlich noch erheblich aufwertete. So erhielt es bei ihm auch separat angesetzte Außenspiegel.

So weit gingen wir nicht, auch wenn wir die gleiche, zeitgenössische Farbe wählten, die auch ihm zugesagt hatte. Das helle Blau (RAL 5012 Lichtblau) stammt von Oesling Modellbau und wurde wieder als Spritzlackierung aufgetragen, um dünn die alte Farbe zu überdecken, ohne Details zunichte zu machen.

Wieder stand ein gründliches Zerlegen an: Rahmen, Achsen und Klarsichteinsatz konnten beiseitegelegt werden. Fast alle erforderlichen Arbeiten beschränkten sich auf den Aufbau aus Führerhaus und Pritsche. Eine Ausnahme bildete nur das Entfernen der Anschriften von der Plane, was in gleicher Weise wie beim zuvor beschriebenen Modell erfolgte.

Ein erhebliches Aufwerten des Aussehens lässt sich bei diesem Fahrzeug aber schnell erreichen. Dazu frästen wir mit einem Mikrobohrschleifer und passenden Einsätzen die drei rückwärtigen Fenster der Fahrerkabine aus. Dabei ist Obacht angezeigt, denn sonst sind schnell die trennenden Stege mitentfernt.



Auch Fahrten ohne den Planenaufsatz sind möglich. Für ein gutes Erscheinungsbild in diesem Fall sorgt der Holzboden der Ladefläche, der aus Echtholz furnier entstand.

Es reicht völlig, hier nur eine Öffnung zu schaffen, die den Zugang mit Vierkant-Schlüsselfeilen erlaubt, um die Fenster in voller Fläche dann von Hand aufzureiben. Gerade bei den beiden äußeren, die um die Ecke von Seite und Rückwand laufen, minimiert dies das Risiko eines Verlusts oder aufwändigeren Neuaufbau der Fensterstege.

Sobald alle Kanten sauber verschliffen sind, empfiehlt sich ein Grundierungssprühauftrag, um besten Halt der Oesling-Farbe auf dem Metall des Aufbaus herzustellen. Hier griffen wir wieder auf das Badger-Produkt zurück. Vergleichbare Produkte gibt es im Faller-Vertrieb aber auch von Vallejo. Felgen, Kühler, Scheinwerfer, Rücklichter und Nummernschilder wurden in Pinselarbeit mit Lacken von Revell und Vallejo abgesetzt.

Die Beschriftung der Plane sollte zeitgenössisch ausfallen und einen Firmennamen in damals üblicher Namensgebung erhalten. Dazu gehörte auch ein passender, gut lesbarer Schrifttyp. Bestellt wurde auch hier wieder bei Andreas Nothaft. Wird die Plane nicht aufgesetzt, fällt des Betrachters Blick auf einen Holzboden aus dünnem Furnier.

„Schuberts Lampenladen“ ist eine scherzhafte Anspielung auf die Beleuchtungskünste unseres Helfers Torsten Schubert (Z-Lights), der unter gleichem Namen mit einem Lampengeschäft der fünfziger und sechziger Jahre dank Dirk Kuhlmann bereits Eingang auf eine private Modellbahnanlage fand. So schließt dieses Lieferfahrzeug eine weitere Lücke und hebt sich zudem auch noch ansprechend vom Zustand der Werksauslieferung ab.

weiter auf Seite 10



„Wo kommst du her, wo fährst du hin...?“ Der Lieferwagen von Schuberts Lampenladen (Bild oben) spielt humorvoll auf das Können unseres Helfers mit LötKolben, Lackdrähten und feinsten Leuchtdioden an. Auslöser der Idee zu diesem Modell war eine von Dirk Kuhlmann gestaltete Modellszene, in der links neben der Lichtburg das gleichnamige Elektrowarengeschäft (Bild unten) angesiedelt wurde.

Moderner Gardinenplanenaufleger

Bestens zum heutigen Titelthema rund um den Siemens Vectron passt natürlich auch ein Sattelschlepper, der weitgehend in dasselbe Zeitfenster fällt. Ein Auge haben wir allerdings zugekniffen, denn unsere fiktive Werbeschrift arbeitet noch mit den alten Postleitzahlen.

Diese wurden bereits wenige Jahre nach der Erweiterung des Bundesgebiets um die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen ungültig, um jene aus früher zwei Staaten nach einheitlichem Schema zusammenzuführen. Die Zugmaschine, die wir vorgespannt haben, wurde hingegen erst ab 1996 gebaut.



Universal Hobbies bot noch vor einigen Jahren Gardinenplanenaufleger mit Werbeaufdruck als Schlüsselanhänger an, die im Maßstab 1:220 umgesetzt waren. Mit ihnen lassen sich nach wenigen Umbaumaßnahmen moderne Sattelzüge bestücken.

In einem Übergangszeitraum ist das Duo dennoch sicher glaubhaft einzusetzen, denn Planenaufschriften wurden nicht zwingend zeitnah berichtigt. Ausschlaggebend war sicher in jedem Einzelfall die geplante Restnutzungszeit. Aber auch die gewählte Straße wird sich, vom Urheber auch so gewollt, in Straßenkarten der genannten Stadt nicht unter der Nachfolge-Postleitzahl finden lassen.

Wer moderne Sattelzugmaschinen einsetzen möchte, der stößt nicht auf ein großes Marktangebot. Herpa bietet seit Jahren kein Spur-Z-Automodell mehr an, auch bei Märklin selbst richtet sich der Fokus eher auf Klassiker der Landstraßen. Einzig Kleinserienhersteller wie NoBa-Modelle haben hier Bedarf erkannt. Doch es gibt immer wieder auch mal unverhoffte Glücksfälle.

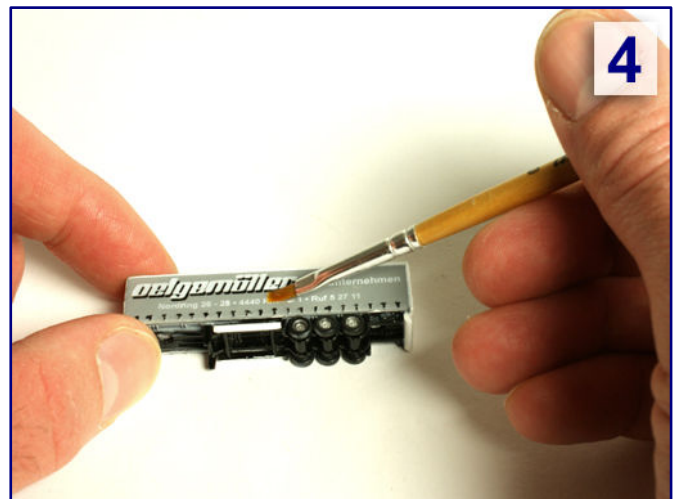
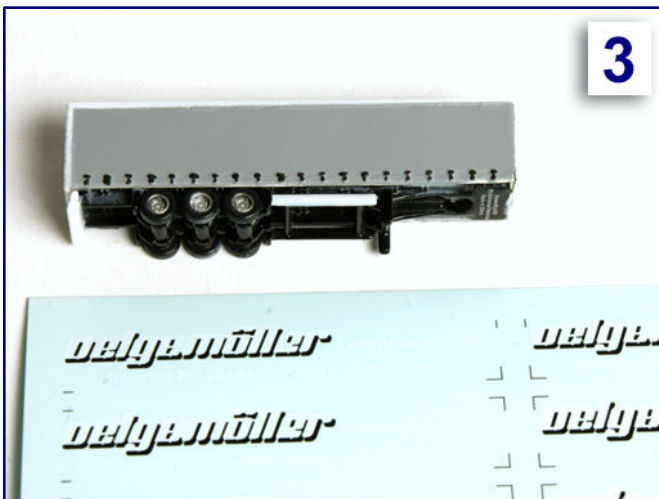
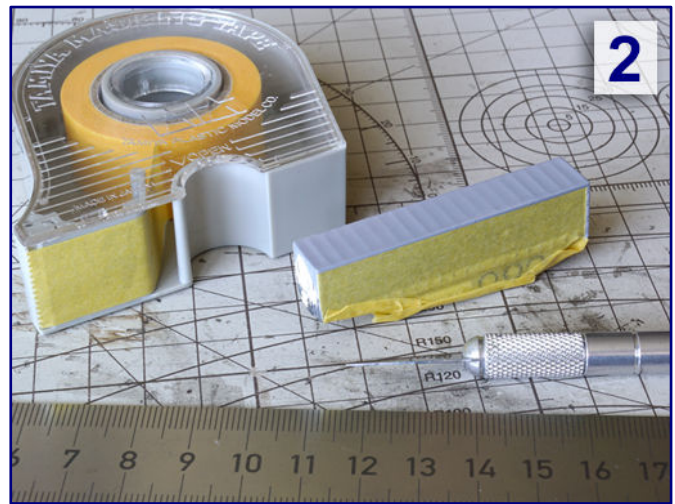
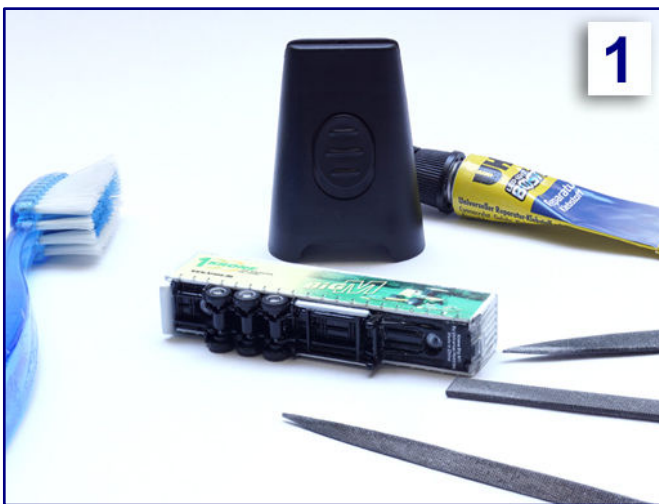
Ein solcher waren vor einigen Jahren Schlüsselanhänger von Universal Hobbies, die exakt im Maßstab 1:220 umgesetzt, für den Landmaschinenhersteller Krone als Werbeartikel gefertigt wurden. Bei wenigen Händlern noch heute, dann aber zu einem Vielfachen des einstigen Preises, erhältlich sind die beiden Versionen „Krone Big M Trailer Keyring“ (Art.-Nr. UH 5528) und „Krone Big Pack Trailer Keyring“ (UH 5531).

Vollständig aus Metall gegossen und fein bedruckt, lassen sie sich gut auf der Modellbahn einsetzen und zuvor bearbeiten. Wer noch ein solches Stück ergattert, kann problemlos die werksseitigen Aufdrucke beibehalten und weiternutzen. Wir hingegen entschieden uns zu einem kleinen, kreativen Akt.

Der Gardinenplanenaufleger war dazu erst einmal für den Straßeneinsatz zu ertüchtigen. Dazu muss die Öse verschwinden, die auf der Seite der Zugmaschine angegossen ist. Wir bewerkstelligten das mit Hilfe der Roco-Feinsäge (10900), ein seit vielen Jahren bewährtes und geschätztes Werkzeug, das unter dem Begriff „Bastler-Säge“ immer noch erhältlich ist.

Am Metall der Stirnwand hinterlässt sie natürlich Spuren, außerdem ist der Schnitt sehr nah daran auszuführen, was wegen der Sägeblattstärke nicht einfach ist. Nacharbeiten lassen sich daher nicht völlig vermeiden.

Hier schlägt die Stunde für den UV-Kleber „Uhu LED Light Booster“, der nicht nur Teile verbinden, sondern auch Spalten füllen kann und sich hervorragend eignet, in Schichten verlorenes Material wiederaufzubauen.



Unpässlichkeiten an der Stelle, von der die Öse zuvor weggesägt wurde, werden mit Uhu LED Light Booster schichtweise wieder aufgebaut und nachgebildet (Schritt 1). Die seitlichen Gardinenpläne werden hellgrau überlackiert, Stirnwand und Decke in einem einheitlichen Weiß. Maskierband von Tamiya (Schritt 2) schützt und trennt die Farbschichten beim Auftrag. Zum Abschluss werden die Spannhebel für das Festlegen der Pläne wieder schwarz abgesetzt (Schritt 3) und die Schiebepfeile bereitgelegt. Mit Haftverbesserer und Weichmacher werden sie schließlich aufgetragen (Schritt 4) und mit einem weichen Pinsel so ausgestrichen, dass keine Luftinschlüsse darunter verbleiben.

In winzigen Schichten wird er aufgetragen, mit einem Zahnstocher bedarfsweise noch etwas in Position oder Form gebracht, bevor die mitgelieferte, batteriegespeiste UV-LED zum Einsatz kommt. Auf die gehärtete Schicht lassen sich immer wieder weitere aufbringen, womit ein Verfließen und Zusetzen von Stellen, die offen bleiben sollen, nahezu ausgeschlossen ist.



Ein direkter Vergleich soll die Unterschiede zwischen dem Auflieger in Kastenform aus dem früheren Herpa-Programm und dem umgestalteten Schlüsselanhänger aufzeigen.

Direkt nach dem Aushärten kann der harte Klebstoff mechanisch bearbeitet werden, beispielsweise durch Schleifen wie hier bei uns, und anschließend lackiert werden. Dieses recht neue Produkt erspart viel Zeit und ist in seiner Kombination aus lichtreagierenden Komponenten und gewöhnlichem Cyanacrylat ein äußerst bewährter Helfer.



Die Herpa-Zugmaschine mit detaillierteren 3D-Rädern und -Felgen von Zmodell gibt zusammen mit dem umgebauten Auflieger ein überzeugendes Bild ab.

Die nachbearbeitete Stirnseite erhält im Anschluss farbliche Ausbesserungen mit Weiß und wartet dann auf neugestaltete Seitenflächen. Hier kommt, nachdem die weiß bleibenden Flächen mit Tamiya-Maskierband abgeklebt sind, die hellgraue PUR-Grundierung von Vallejo (74601) per Spritzlackierung zum Einsatz. Der neue Farbton deckt die Krone-Werbung ab und schafft Raum für eigene Anschriften.

Gestaltet nach eigenen Wünschen auf einem verzerrungsfreien Foto des umlackierten Aufliegers, hat uns Björn Plutka (Z-Doktor Modellbau) die passenden Schiebilder gedruckt. Wir tragen Sie mit Hilfe von Haftverbesserer und Weichmacher beidseitig aufs Modell auf, das nach Trocknen und Klarlackversiegeln dann auch schon einsatzbereit ist. Die unteren Spannhebel für die Gardinenplane setzen wir mit einem spitzen Haarpinsel und schwarzem Lack ab.

Als hierzu passende Zugmaschine nutzen wir einen Mercedes-Benz Actros aus der früheren Produktion von Herpa, der aber fein gestaltete Räder von Zmodell trägt, die besser aussehen und zur Detaillierung der Felgen des Aufliegers passen. Dabei handelt es sich um 3D-Druckteile, die bislang nicht käuflich zu erwerben waren. Dermaßen aufgewertet, darf das „Führunternehmen Oelgemöller“ nun seinen Dienst auf der Modellbahnanlage aufnehmen.



Der MAN F8 entstand aus einer Zusammenarbeit mit dem französischen Hersteller Saviem. Die Zugmaschine mit kubischem Fahrerhaus ist ein Klassiker, der den Menschen in Erinnerung blieb. EtchIt-Modellbau hat ihn schon länger im Programm.

Klassiker auf vier Rädern

Die Abschnittsüberschrift trifft es wohl auf den Punkt: Der MAN F8 ist ein Klassiker des Lastkraftwagenbaus geworden. Die kubische Fahrerkabine ist markant, bekannt und war weit verbreitet. Das liegt daran, dass dieses Fahrzeug auch im Osten Deutschlands anzutreffen war und es rumänische Lizenzbauten gab.



Durch Lizenzbauten war dieses Fahrzeug durchaus auch in Ostblock-Staaten anzutreffen. Deshalb haben wir es mit einem kurzen Auflieger zum Transport von Containern versehen. Verlastet ist in diesem Fall ein 20-Fuß-Kühlcontainer, der im Bestand der Deutschen Reichsbahn geführt wird.

Vorlage für den von EtchIT-Modellbau stammenden 3D-Druck-Bausatz (Art.-Nr. XD033_Z) war die zweiachsige Zugmaschine MAN F8 mit Kippkabine in mittellanger Ausführung. Die gewählte Bauform mit horizontal verlaufenden Rippen in der Kühlerblende gehört in die Bauzeit 1972 bis 1983.

Vorgestellt worden ist dieser Fahrzeugtyp bereits 1967 als Nachfolger der Pausbacken. Zu dieser Zeit gab MAN eine Zusammenarbeit mit dem französischen Hersteller Saviem bekannt, die Technik und Vertrieb umfasste. Sie währte bis 1977 und Saviem lieferte in diesem Fall die Führerhauskabinen zu.

Im Grill des Modells ist bereits das bis heute gültige Firmenzeichen zu sehen, das auch den Braunschweiger Löwen umfasst. Dieser trat nach der Übernahme des Traditionsherstellers Büssing durch die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg zum Drei-Buchstaben-Kürzel hinzu.

EtchIT-Modellbau liefert dieses Modell in zwei Teilen, was das Lackieren erheblich erleichtert. Das Fahrwerk haben wir einheitlich tiefschwarz lackiert und dabei PUR-Grundierung von Badger (SNR-403) verwendet. Die Kabine erhielt eine Farbgebung in RAL 5012 Lichtblau von Oesling-Modellbau.

Grill, Scheinwerfer, Blinker, Felgen, Rückleuchten, Nummernschilder und Außenspiegel haben wir in Pinsellackierung mit Farben von Revell und Vallejo abgesetzt. Erwähnenswert ist, dass die Stahlfelgen keinen Chromsilberauftrag erhalten, sondern einem etwa RAL 9006 Graualuminium entsprechendes Eisengrau. Chromfarben gestaltet sind nur die Flächen der Außenspiegel (Vallejo „Metal Color Chrom“ 77707).

Die Fensterflächen haben wir mit Micro Kristal Klear von Microscale (MI-9) „verglast“. Bei der großen Frontscheibe half ein Trick von Edgar Seubert: Wir haben sie von außen mit Tamiya-Maskierband abgeklebt, den Klebelackauftrag vorgenommen und gewartet, bis die Fläche durchgetrocknet ist. Dies hat das Bilden einer Linse erfolgreich verhindert.

Mit denselben Farben haben wir auch den gewählten Zweiachs-Auslieger für 20-Fuß-Container (XD058b_Z) behandelt. Der mitgelieferte Kühlcontainer aus dem Bestand der DR wurde dank Oelsing-Farbe RAL 9002 Grauweiß und fand seine Anschriften durch die dem Bausatz beiliegenden Schiebebilder von EtchIT-Modellbau.

Um das Gespann nicht zwingend auf früherem DDR-Gebiet einsetzen zu müssen, sofern es nicht grenzüberschreitend seinen Weg in den Westen gefunden hat, tauschen wir den kurzen Container auch gern mal gegen einen Binnencontainer der Bundesbahn aus. Dann lassen sich auch ansprechende Umladeszenen zwischen Tragwagen und Zustellfahrzeugen darstellen.



Vorstellbar ist beispielsweise das Nachstellen von Umladevorgängen des kombinierten Ladeverkehrs (KLV). Neben Wechsellpritschen wechseln auch Container vom Zug auf die Straße. Perfekter Ort für den Modelleinsatz wäre ein Containerterminal.

Wir erinnern nur daran, dass Märklin früher den Bausatz für ein Containerterminal im Sortiment führte. Auch heute noch ist er immer wieder mal wieder auf Messen und Ausstellungen als Gebrauchtware zu finden.

Die Nierentisch-Ära

Einen Sprung um mindestens ein weiteres Jahrzehnt zurück machen wir mit dem letzten Modell, das wir heute vorstellen. Auch dieses stammt von EtchIT-Modellbau und dokumentiert eine ebenso gute, beinahe schon perfekte Drucktechnik. Durchdacht und in zwei Baugruppen (Rahmen mit Pritsche / Führerhaus) zerlegt, finden wir dort den Magirus Deutz Mercur 120 Pritsche mit Plane (XD178pla_Z) im Programm.

Die Vorbilder der Rundhauber entsprangen 1951 dem Zeitgeist der Nierentisch-Ära, gaben Magirus-Deutz-Nutzfahrzeugen über zwei Jahrzehnte ein markantes Gesicht und wurden unter Propagieren der Luftkühlung zu einem großen Erfolg. Ihr Hersteller stellte immer wieder in seiner Werbung heraus, dass Luft nicht einfrieren könne und suchte so ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber Wasserkühlern.

Auch die Bundesbahn setzte den Magirus Mercur ein, und in deren zeitgenössischer Lackierung finden wir diesen Laster ausgesprochen elegant. Davon können wir uns auch auf den Anbieterseiten



Der Magirus Mercur 120 stand auch bei der DB im Einsatz und dürfte sicher im Haus-zu-Haus-Verkehr gedient haben. Folgerichtig standen die DB-Lackierung und -Beschriftung Pate für unsere Gestaltung.

überzeugen, denn dort wird er als Gestaltungsmuster auch in Bundesbahnausführung gezeigt. Bis auf die Beschriftungsfarben haben wir diesen Vorschlag übernommen.

Und deshalb erhält unser Modell mit dem Spritzapparat eine Grundlackierung im damals üblichen RAL 7021 Schwarzgrau aus dem Sortiment von Oesling-Modellbau. Die Spiegelflächen und Scheinwerfer setzen wir mit Pinselhilfe chromfarben (Vallejo 77707) ab, die Blinker auf dem Kotflügel, Rückleuchten und Nummernschilder orange, rot bzw. weiß.



Die geöffnete Plane an der Rückseite lädt dazu ein, Ladeszenen am Güterschuppen auszugestalten.

Hier finden sich geeignete Farben im Revell-Sortiment oder auch bei Oesling-Modellbau. Gut gefallen hat uns auch die Farbe der Plane, die EtchIT-Modellbau auf seinen Seiten zeigt. Gut wiedergeben lässt sich dies mit dem matten Farbton Lederbraun aus dem Revell-Programm (84).

Beschriftet werden kann dieses Fahrzeug mit Schriftzügen und DB-Emblemen aus Nothaft-Schiebebildsätzen (220-0865 / 220-2210, angepasst auf Reingelb). Verglasen der Scheiben und Versiegeln der Schriften entsprechen dem zuvor beschriebenen Modell.

Das Knautschgesicht

Mit einem Fahrzeug der Vidal-Werke haben wir diesen Artikel begonnen und soll er nun auch geschlossen werden. Bei EtchIT-Modellbau ist vor längerer Zeit auch ein interessanter Kleinlieferwagen ins Sortiment aufgenommen worden, von dem wir ein Muster aus den Probedrucken mitgeliefert bekamen.

Unsere Leser mögen daher berücksichtigen, dass dieses Modell des Kleinbusses zwar in seiner Konstruktion der Serie entspricht, aber in unserem Fall der Druckprozess noch nicht optimal abgestimmt war.

Drucksichten (Layer) blieben daher deutlich sichtbar. Ein zweites Modell mit anderer Karosserievariante aus der späteren Serie zeigt diesen Mangel explizit nicht!

Folglich ist das Fahrzeug, das wir hier noch zeigen möchten, nicht repräsentativ für die besonders hohe Druckqualität von EtchIT-Modellbau.

Das Modell trotzdem zu zeigen, folgt eher seinem besonderen Aussehen, das Blicke auf sich ziehen wird.

Der Tempo Matador 50 brachte es in seiner ursprünglichen Gestaltung schnell zum wenig schmeichelhaften Spitznamen „Knautschgesicht“ und erlebte bald eine Modelländerung, die ihm auch ein gefälligeres Aussehen bescheren sollte. Gleichwohl ist die ursprüngliche Frontgestaltung einprägsam und hat einen hohen Wiedererkennungswert.



Der Tempo Matador 50, hier ein Exemplar des Baujahrs 1951, gehört zu den größten, geschmacklichen Irrungen der deutschen Nachkriegsgeschichte. Deshalb wurde seine Frontgestaltung schließlich auch geändert. Foto: Rex Gray (CC-BY-2.0)



Dieses markante Fahrzeug ist Teil der Geschichte und lässt sich nicht ausblenden, denn sein Zeitgeschmack ist zweifelsfrei zuzuordnen. Von uns erhielt es daher auch eine Lackierung, die dem ebenso gerecht wird. Interessenten mögen beachten, dass es sich hier um ein Handmuster und nicht Serienmodell handelt!

Und eben das macht ihn als Modell interessant, was hier zu Recht erkannt wurde. Unser Wunsch war es, ihn auch farblich von anderen Fahrzeugen auf der Anlage abzuheben. Deshalb erhielt er eine zeitgenössische Lackierung, die heutigen Ansprüchen an Ästhetik sicher nicht mehr gerecht werden kann, aber gut zum Matador passt: Beigefarbene Karosserie und braunes Fahrgestell.

Die zweigeteilte Konstruktion erleichtert auch hier wieder das Lackieren. Reifen, Nummernschilder, Scheibenwischer, Scheinwerfer und Türgriffe sind auch hier in der schon beschriebenen Weise abgesetzt worden.

Das zweite Modell als Kombiwagen bekommt noch eine besondere Funktion zugewiesen und soll Thema eines anderen Berichts sein. In loser Folge planen wir auch künftig, immer wieder mal verschiedene Automodelle der unterschiedlichen Groß- und Kleinserienhersteller an dieser Stelle vorzustellen. So möchten wir etwas Marktüberblick geben, da der Straßenverkehr im Maßstab 1:220 seit Jahren zu sehr ein Nischendasein führt.

Hersteller der Basismodelle:

<http://www.etchit.de>
<https://www.maerklin.de>

Verwendete Beschriftungen:

<https://www.modellbahndecals.de>
<https://www.z-doktor.de>

Farben, Klebstoffe und Werkzeuge:

<http://badgerairbrush.com>
<https://www.faller.de>
<http://www.oesling-modellbau.com>
<https://www.revell.de>
<https://www.roco.cc>
<https://www.tamiya.de>
<https://www.uhu.de>

1 zu 220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz für die Spur Z

Archistories 106211 - Schrankenposten 255 - Exklusivprodukt des www.1zu220-shop.de

Art.-Nr. 106211, Maßstab 1:220 (Spurweite Z)

34,90€*

Nahe des sauerländischen Grottenbergs befand sich an der Strecke zwischen Beringhausen und Messinghausen der gleichnamige Schrankenposten mit der Nummer 255. Wir haben nach diesem malerischen Vorbild einen bei geringer Größe höchst detaillierten Bausatz entwickelt, der sich realitätsnah wie beim Original, 10mm tief in den Bahndamm einbauen lässt. Die Vorderseite und die seitliche angebrachte

Stahlterasse liegen dabei auf Trassen-Niveau, während auf der Rückseite der Kohlenkeller ebenerdig zu erreichen ist. Mit seiner charakteristischen Schieferverkleidung des Obergeschosses ergänzt der Schrankenposten 255 den verwandten Bahnhof 'Westheim' aus der Exklusivserie des 1zu220-shop vorbildgerecht.

Bausatz aus hochwertigem, durchgefärbtem Hartkarton. Abmessungen: ca. 22x22x55 (LxBxH in mm)



Neuauflieferung Mai 2022:



Märklin 88485 - Elektrolokomotive Baureihe 146.5



Märklin 88678 - Elektrolokomotive 101 003-2



Märklin 88772 - Diesellokomotive Baureihe V 36

Bestellen Sie die Märklin Neuheiten 2022 gerne bei uns vor. Beim www.1zu220-shop.de bestellen Sie ohne Risiko, denn sie zahlen erst bei Abnahme der Ware und stellen mit einer Vorbestellung sicher, auch Ihr Wunschmodell zu erhalten bevor dieses ausverkauft ist.

Nutzen Sie auch den Service unserer Sammelbox, um Waren zu sammeln bis der richtige Versandzeitpunkt für Sie gekommen ist. So können Sie z.B. sammeln, bis genug für einen frachtfreien Versand zusammengekommen ist.

Und sollte doch einmal etwas nicht passen oder dazwischen kommen, ist eine Stornierung kein Problem.

Auch das Insider-Club-Modell der Baureihe V 320 können Sie über unseren Shop erwerben und erhalten kostenlos zwei exklusive LKW Modelle dazu. Den kostenlosen Jahreswagen oder Katalog können Sie ebenfalls in unserem Shop bestellen und über die Sammelbox frachtfrei mit anderer Ware zusammen liefern lassen.

Freuen Sie sich auf weitere Neuheiten, welche wir nach Plan zur Ausstellung in Altenbeken im Mai 2022 vorstellen wollen.

***Alle Preise verstehen sich inklusive der Mehrwertsteuer, zuzüglich der Versandkosten**

www.1zu220-shop.de
HRT Informationstechnik GmbH
Kasseler Straße 7
34431 Marsberg

Tel.: 02994-9889 60
Fax: 02994-9889 688
E-Mail: info@1zu220-shop.de
Internet: www.1zu220-shop.de

Vectron MS von Märklin

Neue Plattform für Spur Z

Der Siemens Vectron hat sich einem zögerlichen Start zu einem weit verbreiteten Erfolgsmodell entwickelt, das in nahezu allen Ländern Europas anzutreffen ist. Umso mehr wuchsen auch die Begehrlichkeiten der Zetties, diese Lok auf ihren Anlagen einsetzen zu können. Eine komplette Neukonstruktion verspricht größte Vorbildnähe, deshalb haben wir uns Märklins Neuheit ganz genau angeschaut.

Kaum begann der Siegeszug der Vectron-Plattform von Siemens, da mehrten sich die Wünsche von Spur-Z-Bahnern, doch mindestens eine Version dieser Ellok auf ihren Schienen einsetzen zu können. Doch lange Zeit warteten sie vergeblich, obwohl wir auch aus dem Hause Märklin vernahmen, dass es sich durchaus um ein interessantes Vorbild handele.

Auf der Spielwarenmesse 2020, der letzten vor Ausbruch der Corona-Krise, kündigte der Göppinger Erfinder unserer Spurweite Z dann endlich diese so sehnlich erwartete Lok als Neuheit an. Gleich zwei Versionen, nämlich SBB Cargo und DB Cargo, schickte der Anbieter ins Rennen um die Kundengunst. Gleichzeitig wurde aber auch bekundet, dass die Auslieferung erst für 2021 geplant sei.



Moderne KLV-Verkehre sind das Haupteinsatzgebiet des Siemens Vectron MS, der als einzige Elektrolok von DB Cargo ohne Umspannen von den niederländischen Nordseehäfen bis nach Italien verkehren kann. Tragwagen für Auflieger, Wechselpritschen und Container eignen sich deshalb besonders für die Zugbildung im Modell.

Gedauert hat es aber noch knapp ein Jahr länger, denn auch der Jahreswechsel 2021/22 musste verstreichen, ehe die ersten Zetties ihr Modell in den Händen halten durften. Geworden ist es aber keine der beiden Frühjahrsneuheiten, die wir gerade anführten, sondern die im Herbst 2021 noch vor deren Auslieferung angekündigte ÖBB-Version als Rh 1293.

Doch inzwischen haben auch Teile des verkehrsroten, im Güterzugdienst eingesetzten Siemens Vectron MS in Form der DB-AG-Baureihe 193 (Art.-Nr. 88231) ihren Weg in die Regale gefunden. Diese hatten wir für einen Test vorgesehen, den wir heute nun veröffentlichen können.

Hoch war auch bei uns die Spannung, bis wir das neue Modell in Händen halten konnten. Ausgepackt und einem ersten Eindruck unterzogen, machte sich Freude breit: Der Vectron hat ein vertrautes Gewicht, das bei einer vierachsigen Drehgestell-Ellok gute Zugkraft verspricht. Auch Proportionen und Details scheinen gut getroffen, zudem erblicken wir neue Stromabnehmer auf dem Dach.



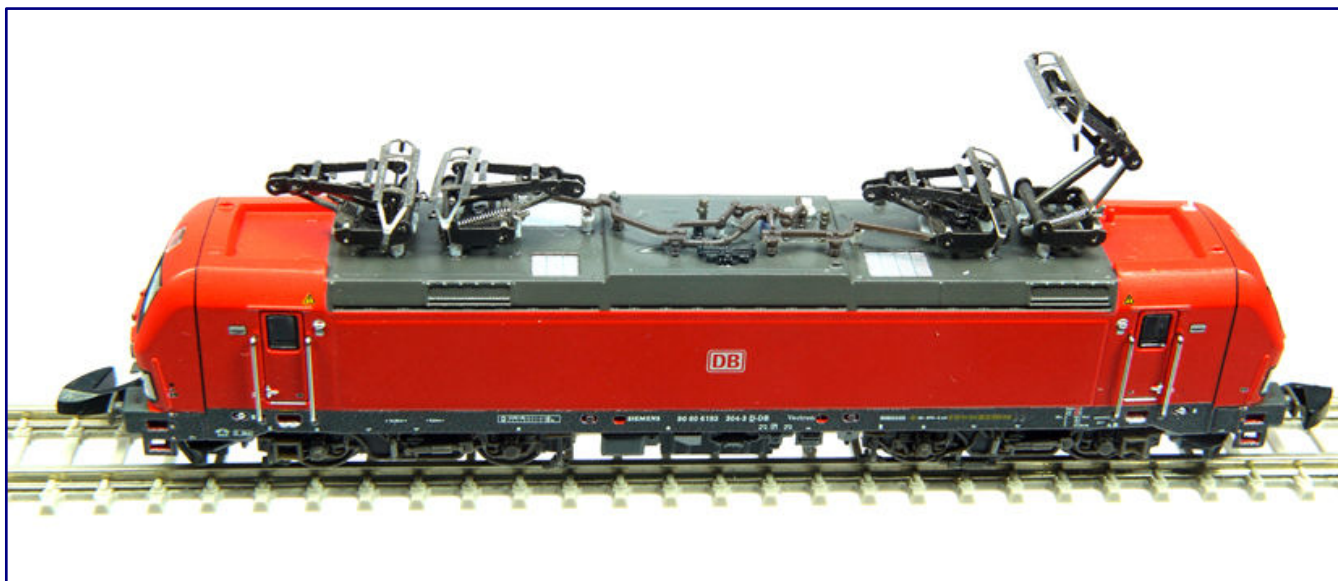
Der erste Eindruck zur Maßstäblichkeit und den Proportionen der Lok (Art.-Nr. 88231) ist gut: vorbildgerecht große Räder unter einem neu konstruierten Fahrwerk. Doch das Modell wird im Test auch Schattenseiten offenbaren.

Nun würde sich bald zeigen, ob das Messen und Maßnehmen halten, was das Auge verspricht. Keine Frage ist es allerdings, dass diese Neuheit auf einem völlig neuen Fahrwerk aufgebaut ist, das sicher auch als Plattform für weitere Umsetzungen dienen wird, die ähnliche Vorbilddimensionen mindestens beim Drehzapfenabstand aufweisen.

Die erste Erkenntnis bedeutet auch, dass hier nicht, wie bei den Modellen der Eurosprinter- oder TRAXX-Familie auf vorhandene Chassis aufgebaut worden ist, die in der Vergangenheit den einen oder ande-



Zu den offensichtlichen Stärken gehören die detailliert nachgebildeten Drehgestellrahmen. Dass die Einholmpantographen neu konstruiert wurden, fällt erst beim zweiten Blick auf.



Der erste Blick sollte wohl immer von oben auf ein neues Modell fallen. Hier entdecken wir neben den vier Stromabnehmern, die in Form und Breite nicht nach den Zulassungsländern differenziert wurden, aufwändige Dachleitungen, die sogar bis an die inneren Stromabnehmer reichen.

ren Kompromiss erzwungen haben. Das ist umso bedeutender, als dass solche Adaptionen bisweilen auch das Aussehen einer Lok in einzelnen Merkmalen verfälscht oder stellenweise verzerrt hatten.

Der neue Vectron erweist sich also nach Entnahme aus der gewohnten Schiebeschachtel mit Tiefzieheinsatz und transparenter Fixierabdeckung als erfrischend eigenständig. Das wird uns in den folgenden Ausführungen noch mal explizit begegnen, wenn wir die Stärken dieses Modells ansprechen – ganz frei von Schwächen ist es allerdings auch nicht, was wir ebenso feststellen.

Details und Maßstäblichkeit

In vielen Punkten macht der neue Vectron auf Anhieb einen guten Eindruck, der sich aich beim Nachmessen der wichtigsten Vorbilddaten bestätigt und ebenfalls dem Blick durch die Lupe standhält. Dazu gehören eine gute Detaillierung, die sich natürlich kaum auf dem glatten Lokkasten zeigt.

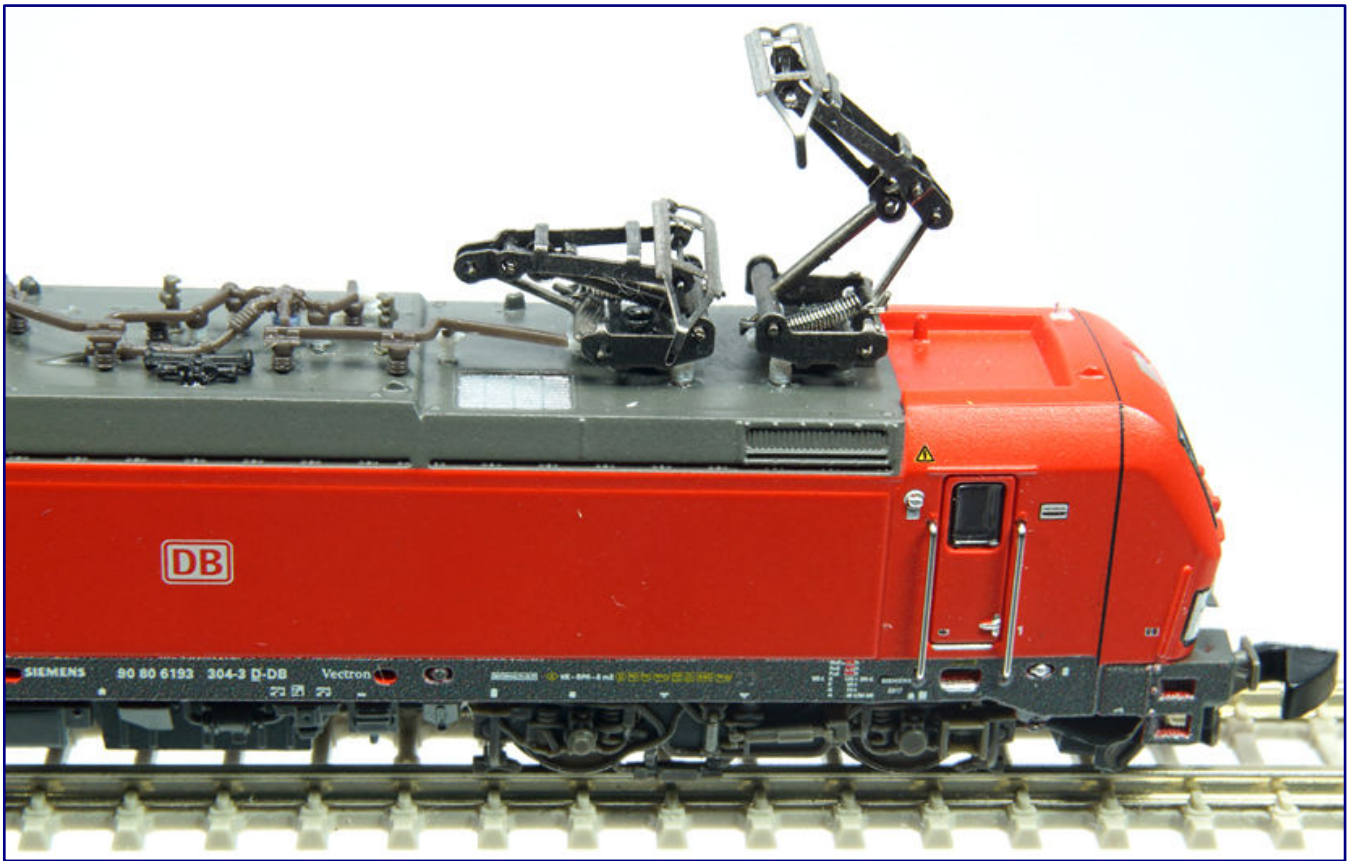
Daten und Maße zum Siemens Vectron MS (Baureihe 193):

	Vorbild	1:220	Modell
· Länge über Puffer (LüP)	18.980 mm	86,3 mm	86,3 mm
· Größte Breite	3.010 mm	13,7 mm	13,7 mm
· Höhe über SO	4.248 mm	19,3 mm	22,6 mm
· Gesamtachsstand	12.500 mm	56,8 mm	57,7 mm
· Drehgestellachsstand	3.000 mm	13,6 mm	13,5 mm
· Drehzapfenabstand	9.500 mm	43,2 mm	43,7 mm
· Raddurchmesser neu	1.250 mm	5,7 mm	5,7 mm
· Raddurchmesser abgenutzt	1.160 mm	5,3 mm	
· Dienstgewicht	87 - 90 t	---	2 g
· Max. Radsatzlast	22,5 t		
· Achsfolge	Bo' Bo'		
· V _{max}	160 / 200 km/h (ausführungsabhängig)		
· Leistung (AC)	6.400 kW		
· Baujahr	ab 2010		
· Stückzahl (März 2022)	1.327 Exemplare (alle Versionen)		

Gemeint sind hier vielmehr die einzeln aufgesetzten Dachisolatoren, -leitungen, -schalter und korrekt in Lokmitte platzierten Typhone. Einzig störend ist deren speckiger Glanz, von dem nur das Drucklufthorn ausgenommen ist

Dies lässt auf POM als Werkstoff schließen, das nicht ohne Weiteres lackiert werden kann. Die Dachleitungen reichen bis an die Stromabnehmer.

Besonders lobenswert sind die aus Draht gefertigten und separat angesetzten Aufstiegsstangen an den Führerständen, während die Griffe an den Fronten angespritzt und nicht freistehend sind. Die beiden untersten Aufstiegsstufen zu den Führer-



Typhon (schwarz) und Dachleitungen (basaltgrau) sind separat angesetzt und machen insgesamt einen stimmigen Eindruck. Im Falle der zweitgenannten Ansetzteile stört allerdings der speckige Teileglanz den realistischen Eindruck wahrnehmbar.

ständen sind nicht Teil des Gehäuses, sondern der Drehgestellrahmen, um ihr Ausschwenken in Kurven nicht zu behindern.

Die fein umgesetzten und sehr detaillierten Drehgestelle gehören, auch dank der größeren, im Durchmesser vorbildgerechten Räder, zu den Höhepunkten dieser Neuheit. Hier hat Märklin sehr eindrucksvoll unter Beweis gestellt, was für ein gutes Gesamtbild auch entscheidend ist. Hervorgehoben sei hier beispielsweise der freistehende Indusi-Lokmagnet.



Ein erheblicher, optischer Zugewinn im Bereich der bestens detaillierten Drehgestelle stellt sich mit den Bremsscheiben ein, die von Zmodell als Zurüstteile entwickelt wurden.

Eine Innovation stellt auch das plastisch nachgebildete und einfarbig hellgrau wiedergegeben Bedienpult im Führerstand dar. Ähnlich fanden wir es zuvor zwar schon bei der V 80, aber da ließ sich die Bodenfreiheit nicht umsetzen, um es auf dem Niveau dieses Modells umzusetzen. Da ist es fast schon schade, dass der Sitz des Lokführers fehlt, denn diese Umsetzung verlangt gerade nahezu nach einer nachzurüstenden Figur.



Die Nahaufnahme soll verdeutlichen, wie gelungen die Drehgestelle sind und wie deutlich ihr Aussehen mit den Zurüstteilen von Zmodell noch gesteigert werden kann.

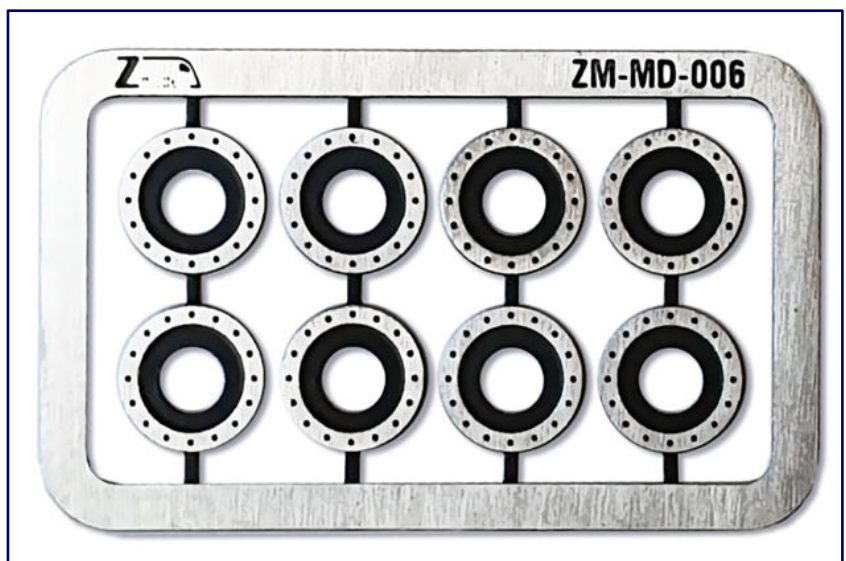
Tritte, weitere Öffnungen im Lokrahmen und auch die Lüftungsgitter sind ausgespart bzw. hervorragend graviert. Bei unserem Testmodell ist nur leider der Dachbereich zu dick lackiert worden, was einige der feinen Gravuren stark überdeckt hat.

Auch die für den Vectron verwendeten Räder scheinen völlig neue Teile zu sein: Exakt maßstäblich im Durchmesser, können wir uns nicht erinnern, dieses Radscheibenmaß schon einmal bei einem anderen Lokmodell vorgefunden zu haben.

Zugegeben, längere Recherchen haben wir an dieser Stelle nicht unternommen, denn entscheidend ist allein, dass Märklin korrekt große Teile verwendet hat, die zudem wichtig für das vorbildgerechte Erscheinungsbild sind.

Optisch zusätzlich aufwerten lassen sie sich mit anzuklebenden Superungsteilen von Zmodell, der letzten Neuentwicklung vor Kriegsausbruch in der Ukraine.

Jeder Ätzbogen enthält acht farblich schon behandelte Bremsscheiben für den Siemens Vectron, die ausgeschnitten und mit Hilfe eines Klebestifts oder eines Tropfens verdünnten



Der Teilesatz von Zmodell (Art.-Nr. ZM-MD-006) enthält acht Bremsscheiben vollständig zum Ausrüsten eines Modells.

Weißleims auf die Radflächen geklebt werden. Sie sollen in Kürze verfügbar sein, nachdem die Passprobe auf Antrieb erfolgreich verlief.

Und so beeindruckt die hier zu besprechende Neuheit mit verblüffend gut getroffenen Vorbildmaßen. Abzulesen ist das aus unserer Tabelle, in der wir alle wichtigen Maße hinterlegt haben, deren Abweichungen einzig in den Bereich nicht zu vermeidender Messungenauigkeiten fallen.



Es ist nicht einfach, die Inneneinrichtung im Führerstand auf einer Aufnahme sichtbar zu machen, doch das Auge erheischt die Formen des Bedienpults direkt hinter der Frontscheibe. Störend ins Bild treten die roten statt grauen Flächen in den Trittstufen am Pufferträger.

Nur ein einziges Maß fällt erkennbar und deutlich aus dem Rahmen: Die um satte 3 mm überschrittene Gesamthöhe über Schienenoberkante (SO). Verursacht wird dieser Ausreißer von den vier Einholmstromabnehmern auf dem Dach der Lok, von denen keiner für elektrischen Oberleitungsbetrieb angeschlossen ist.

Bei ihnen handelt es sich um neu konstruierte Teile, die in einigen Details, wie etwa dem rund geformten Holm der Unterschere, nun etwas näher ans Vorbild rücken. Auch die Auflauhörner seitlich der Schleifleisten wirken überzeugender, passen aber leider nicht zu den auf dem Siemens Vectron MS verbauten Bauarten. Dass das Modell vier gleiche Teile hat, wo das Vorbild auf unterschiedliche Stromsysteme und Fahrleitungsverläufe ausgelegt ist, klammern wir bewusst aus.

Bei den neuen Teilen zeigt sich aber leider ein Dilemma: Märklin möchte seine bedingungslose Abwärtskompatibilität bis zurück ins Jahr 1974 offenbar nicht aufgeben. Deshalb sind auch diese neuen Nachfolger der 48 Jahre lang benutzten Teile wieder besonders stabil und aus Metall gefertigt. Sie sind also auch auf elektrische Funktion mit alten Lokmodellen ausgelegt.

Zur Folge hat das in nahezu gleicher Weise überdimensionierte und nicht maßstäbliche Pantographen, die klobig und erschlagend wirken. Da der Blick des Betrachters in der Regel von oben aufs Modell fällt, erschlagen sie gerade in einer Viereranordnung jede Ästhetik und Vorbildanmutung mit viel zu hoher Bauform und überbreiten Schleifleisten.

Die erste Assoziation beim Anblick dieser viel zu wuchtigen Aufsätze, die nun auf Isolatoren stehen und so noch höher bauen, sind Wäscheständer, die jemand zum Trocknen von Kleidung aufs Dach der Ellok gestellt hat. Dem werden sie auch dadurch gerecht, dass sie schwer in abgebügeltem Zustand zu fixieren sind und immer wieder hochklappten.

Unser Kollege Andreas Bauer-Portner von der Redaktion des Modelleisenbahners, die dieses Modell ebenfalls für die aktuelle Ausgabe 6/2022 getestet hat, fand heraus, dass die Schleifleisten eher zur Spur N (Maßstab 1:160) passen!

Wir veranschaulichen dieses einzige, aber leider eben bedeutende Manko des Vectron an einer bildlichen Gegenüberstellung der neuen Einholmpantographen gegen seinen Vorgänger (auf der Baureihe 101 „160 Jahre Märklin“) und der maßstäblich korrekten Umsetzung von Rokuhan (Baureihe 181²).



Hat sich die Neukonstruktion der Einholmstromabnehmer wirklich gelohnt? Im Vergleich zum ebenfalls unmaßstäblichen Vorgänger auf der Baureihe 101 zeigen sich eher marginale Verbesserungen. Rokuhan hatte es bereits 2015 an der Baureihe 181² vorgemacht, wie maßstäblich und farblich korrekte Exemplare auszusehen haben. Im Gegensatz zu Märklins Alt- wie auch Neukonstruktion sind sie zudem vorbildgerecht auf dem Dach gelagert, abgebügelt flach anliegend und besitzen auch unterschiedliche Schleifstücke.

Allgemein gelten Dampflokomotiven als höchste Baukunst, die wegen der vielen Ansetzteile, Steuerung und Leitungen nicht jeder Hersteller beherrscht. Hier ist Märklin mit Märklin weit vorne und muss nur Bahls Modelleisenbahnen den Vortritt lassen. Bei den Modellen elektrischer Lokomotiven bleibt hingegen weiter noch viel Luft nach oben.

Abschließend in diesem Testteil bewerten wir nun Lackierung und Bedruckung der Neuheit. Auch hier zeigt sich ein recht heterogenes Bild. Die gewählten Grundfarben RAL 3020 Verkehrsrot für den Lokkasten und RAL 7012 Basaltgrau für Rahmen und Dachbereich sind korrekt gewählt, deckend und trennscharf aufgebracht worden. Dazu gesellen sich farblich abgesetzte Bereiche wie die Auslassöffnungen der Kühlluft im Dach oder der Funkantenne.

Angenehm fallen die vielen Druckelemente auf, die den Vectron an verschiedensten Stellen zieren. Hier hat Märklin sein bekanntes und geschätztes Können eingesetzt, um mit Hilfe des Tampondrucks jedes noch so kleine Warnschild und jede winzige Betriebsanschrift aufzubringen.



Ein Pluspunkt des neuen Modells sind die separat angesetzten Aufstiegsstangen an den Führerständen, die angenehm zum Gesamtbild beitragen. Nicht ganz korrekt sind die unteren Spitzenlichter, bei denen die jeweils zwei Lampen nicht klar voneinander getrennt sind und zudem nicht unter einer gemeinsamen Glasabdeckung liegen.

Nicht passend gewählt war nach unserem Empfinden allerdings der Digitaldruck für das graue Absetzen des Rahmens vom Lokkastens, um ihn dann mit Tamponen zu bedrucken. Diese Grundfläche präsentiert sich dem Betrachter als Folge nämlich – wie auch die weißen Einfassungen der Stirnlampen – mit sichtbaren Rasterpunkten.

Das wirkt unruhig und wird dem Vorbild nicht gerecht. Eine weitere, unangenehme Folge dieser Technik ist, dass die Aussparungen für die Tritte nicht vom Basaltgrau erreicht werden und rot hervortreten, was nicht der Vorlage entspricht. Bei einem sehr hochpreisigen Modell erwarten wir an dieser Stelle größere Sorgfalt.

Besser wäre hier aus unserer Sicht deshalb eine Schablonenlackierung ähnlich des Dachbereiches und ein weißer Tampondruck für Laterneneinfassungen und Frontlamellen. Das haben wir gegenüber dem Hersteller für künftige Varianten als Erwartung auch so zum Ausdruck gebracht.

Eine kleine Randnotiz soll sein, dass die kompletten Lampeneinsätze mit zwei integrierten Laternen beim Vorbild unter einem gemeinsamen Deckglas sitzen. Dieses fehlt beim Modell, könnte je nach Perspektive durch seinen Glanz aber durchaus wirken und positiv zum Eindruck beitragen.

Zugkraft und Technik

In technischer Hinsicht zeigt sich ein ähnliches Bild wie beim Bewerten der äußeren Merkmale. Der Vectron ist ein gelungenes Modell geworden, das seine Anlagentauglichkeit unter Beweis gestellt hat. Kleinere Kritikpunkte erlaubt er aber dennoch, die in diesem Fall aber deutlich weniger entscheidend sind.



Viele gravierte Details und zusätzliche, meist auch aufwändige Drucke zeigen den Aufwand, den Märklin für sein Modell der derzeit wichtigsten Elektrolok Europas getrieben hat. Unverständlich bleibt vor diesem Hintergrund, warum mit dem stark gerasterten Digitaldruck am Rahmen so viel an Wirkung verschenkt wurde: Eine flächige Schablonenlackierung hätte auch die Mulden der Trittstufen nicht störend ausgespart und tampondruckte Betriebsanschriften viel schärfer hervortreten lassen.

Als richtigen Schritt werten wir die Drehgestellrahmen, die die Zahnräder des Getriebes vollständig abdecken und vor Schmutz schützen. Wartungsfreundlichkeit wird durch Schmieröffnungen hergestellt, die gemäß beiliegender Anleitung mit einem Tropfen Öl bei Erreichen der Intervalle versorgt werden.

Das Modell verfügt über ein Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlussleuchten, die abhängig von der Fahrtrichtung wechseln. Umgesetzt wurde das zeitgemäß mittels SMD-Leuchtdioden auf Leiterplatten im Inneren.



Der Wartungsfreundlichkeit förderlich sind die vollständig abgedeckten Zahnräder in den Drehgestellen. Märklin hat aber auch daran gedacht, das Versorgen nicht zu erschweren und insgesamt vier Schmieröffnungen zu integrieren.

Aufgefallen, wenn auch nicht störend, ist uns eine Farbabweichung zwischen den beiden unteren und dem oberen Spitzenlicht: Oben ist ein höherer Gelbanteil wahrnehmbar, welcher das emittierte Licht wärmer erscheinen lässt.

Konzeptionell folgt auch diese Miniatur dem mit der E 41 eingeführten, neuen Standard: Das Gussfahrwerk ist längs nach Polen aufgeteilt. Das zusammengeschrubte Teil umfasst sicher die Drehzapfen der Drehgestelle. Als Folge dieser Konstruktion sind auch die Stromführungen über Federbleche in der Weise geändert worden, wie wir sie von AZL und Rokuhan kennen.

Der Glockenankermotor überträgt seine Antriebskräfte über Schnecke und Zahnräder auf alle vier Achsen. In Verbindung mit einem Gewicht von 32 Gramm, was dem Wert vergleichbarer Drehgestell-Lokomotiven entspricht, entfaltet der Vectron gute Zugkräfte.



Beim Innenleben fallen neben dem Glockenankermotor mit zwei Wellenenden die Haupt- und zwei Beleuchtungsplatinen auf. Wer genau hinschaut, erkennt ebenfalls, dass keiner der vier Stromabnehmer elektrisch angeschlossen ist. Folgerichtig fehlt auch eine Umschalterschraube für den Oberleitungsbetrieb.

Vierachsige Drehgestell-Modelle liegen erwartungsgemäß an der Spitze, und so hatte auch unser Testkandidat keine Zugkraftprobleme mit langen Containerzügen in der Ebene. Der Zugkrafttest mit über Seilrolle gezogenen Gewichten, wie sie in der Printpresse üblich sind und erwartet werden, ergab 5,0 Gramm in der Ebene und sagenhafte 4,25 Gramm in einer Steigung von 3 %. Aussagekräftig werden solche Werte aber erst in künftigen Vergleichsreihen.

Die elektrischen Messungen haben wir unverändert unter Einsatz des Märklin-Transformators 67011 getätigt. Dieses Gerät aus früherer Produktion ist bekannt dafür, unbelastet eine Spitzenspannung von bis zu 14 Volt abzugeben, die aber unter Last schnell auf den Nominalwert von 10 Volt Gleichspannung einbricht.

Der sparsame Glockenankermotor schont seine Kapazitäten, weshalb er bis zu 13,5 Volt ans Gleis bringt. Der Vectron MS ist dann mit 268,1 km/h unterwegs und lässt sein Vorbild dann weit hinter sich. Bei 10 Volt offizieller Maximalspannung bewegt er sich im erwarteten Rahmen.

Anfahren konnten wir ihn mit 1,1 km/h bei 0,4 Volt Spannung am Gleis, bei 2,2 Volt bewegt er sich mit 34,5 km/h und überfährt er dann auch jede Weiche sicher. Ein feinfühligeres Steuern und sicheres Fahren auch mit schleichenden Geschwindigkeiten ist mit anderen Fahrreglern problemlos machbar.

Die Stromaufnahme in den von uns definierten Grundeinstellungen haben wir wie folgt gemessen: 18 mA bei Trafostellung 100 und 35 mA bei 150. Auch das sind erwartete Werte, die anderen Märklin-Modellen mit diesem Antrieb entsprechen. Interessiert hat uns noch, wo der Maximalwert bei Volllast liegt, also einem Zustand mit voller Anhängelast, bei dem der Punkt durchdrehender Räder erreicht wird. Diesen haben wir mit 60 mA gemessen.

Zusammenfassung

Das lange Warten von rund zwei Jahren hat sich gelohnt. Märklin bietet seinen Kunden eine weitverbreitete und konsequent umgesetzte Lok großer Vorbildverbreitung an. Wer in der Epoche VI unterwegs ist, wird am Siemens Vectron auf keinen Fall vorbeikommen, was unabhängig vom Land gilt, das auf der Anlage wiedergegeben wird.

Im Einsatz sind die Vorbilder fast ausschließlich im Güterverkehr, wo sie mit Mineral- und Gaskesselwagen ebenso eingesetzt werden können wie mit bunten Containerzügen. Auch gemischte Güterzüge dürfen das Anlagenbild auflockern, was kaum ein Güterwagenmodell der Groß- und Kleinserie ausnimmt.



Im ersten Licht des Tages fährt dieser Vectron mit einem Kühlwagenzug dem Fotografen vor die Linse. Ob er ohne Unterbrechung bereits von der Adria bis nach Deutschland diesen Zug bespannt hat?

Selten sind hingegen Einsätze im Reisezugdienst. Dort können fallweise mal Mietlokomotiven auftauchen, ansonsten müssten Kunden hier auf Varianten beispielsweise für Flixtrain oder die tschechische CD warten, wozu es dann auch passenden Wagenmaterials bedürfte.

Gewiss werden aber noch viele Varianten folgen, wie schon der Blick ins Spur-H0-Programm verrät. Zwei Versionen (DB Cargo und ÖBB) sind bereits ausgeliefert, drei weitere angekündigt und noch offen.

Denkbar sind vielleicht auch DC- und AC-Versionen dieser

Lok, die sich mit zwei Pantographen begnügen würden und sicher erheblich gefälliger aussähen.

Damit sind wir bei den zwei entscheidenden Schwächen, von denen zumindest eine abstellbar ist: Die neu, aber wieder zu groß konstruierten Stromabnehmer werden uns sicher die nächsten 50 Jahre begleiten, aber im Rahmenbereich sollte Märklin künftig auf den Einsatz des Digitaldrucks verzichten, Hier sollten auch ähnliche Erfahrungen aus der Baugröße H0 einen Lerneffekt auslösen.

Wegen seiner insgesamt sehr guten und stimmigen Umsetzung nominieren wir den Vectron MS als Baureihe 193 von DB Cargo (88231) für die Neuerscheinungen des Jahres 2022 in der Kategorie Lokomotiven. Je nachdem, auf welche Konkurrenz er hier treffen wird – auch aus eigenem Hause – dürfte er es mit den besprochenen Schwächen hier aber nicht leicht haben.



Kesselwagenganzzüge, alternativ auch gern aus Märklins modernen Knickesselwagen zu bilden, sind eine typische Fuhre für die Maschinen der Baureihe 193 von DB Cargo.

Anders sieht das wohl bei den strukturierten und geschwärzten Bremsscheiben als Ätzteil-Zurüstsatz (ZM-MD-006) von Zmodell aus, die ebenfalls nominiert werden und in der Kategorie Zubehör um den Redaktionspreis antreten sollen.

Ein wichtiger Hinweis zum Schluss zielt auf die Digital-Bahner unter den Zetties. Der neue Anbieter CRZ Ulm (Christian Ribatzky) bietet eine Digital-Umbauplatine an, die wahlweise ohne oder mit D+H-Decoder geliefert wird. Auch Velmo hat eine Digital-Tauschlösung in Vorbereitung, auf die viele Kunden sehnsüchtig warten.

Hersteller des Basismodells:

<http://www.maerklin.de>

Digitalisierungsangebote für den Vectron:

<https://www.crz-ulm.de>

<https://velmo.de>

Bremsscheiben für den Vectron:

<https://www.1zu220-shop.de>

Die Lokplattform Siemens Vectron Die Zukunft hat begonnen

Ein sich stark verändernder Markt, zunehmender Druck von außen sowie deutlich verschärfte Zulassungsvorschriften zwangen Siemens Mitte der ersten Dekade dieses Jahrtausends dazu, eine völlig neue Lokplattform zu entwickeln. Der Start des Vectron war nicht einfach, aber er nahm an Fahrt auf und wurde zum heute weit verbreiteten Erfolgsmodell.

Mit der Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrs geriet auch der Markt für Fahrzeuge zunehmend in Bewegung. Von speziell für eine Staatsbahn entwickelten Konstruktionen fester „Haus- und Hof-Lieferanten“ ging die Tendenz immer mehr zu Lösungen, die möglichst viele der neuen Marktteilnehmer auch mit geringeren Stückzahlen bedienen konnte.

Statt eines Maßanzugs waren künftig sprichwörtlich Anzüge von der Stange gefragt, die so zu entwickeln waren, dass sie möglichst vielen Kunden passen und gerecht werden. Ausgangspunkt für die ersten Angebote der deutschen Lokindustrie ab Mitte der neunziger Jahre waren die zuletzt entwickelten Drehstromlokomotiven.



Siemens schickte 127 001-6, den „EuroSprinter“, ins Rennen um eine moderne Drehstromlokomotive in Nachfolge der Baureihe 120. Die intern als ES 64 P bezeichnete Lok wurde zum Urvater der Siemens-Lokomotiven bis zur Vectron-Plattform. Foto: Urmelbeauftragter (CC-BY-SA-3.0,2.5,2.0,1.0)

Beim zwischenzeitlich über verschiedene Stufen entstandenen Hersteller Bombardier war dies die Baureihe 101 der Deutschen Bahn AG, die ihre Wurzeln bei der „12X“ (eingereiht als Baureihe 128) hatte. Der Buchstabe X in dieser Projektbezeichnung war Platzhalter für eine Ziffer und verweist damit auf eine noch zu besetzende Baureihennummer.

Tatsächlich ging es seinerzeit um eine mit moderneren Komponenten ausgestattete Nachfolgerin der Baureihe 120, also eine vermeintliche 121: Die erste Drehstromlok stammte aus dem Jahr 1979 und ging erst 1987 in Serie. Nur 60 Exemplare wurden gebaut, weil ihre Komponenten durch die rasante Entwicklung der Halbleitertechnik überholt und längst zu teuer waren.

Das Konkurrenzprodukt aus dem Hause Siemens war der Europrinter (Baureihe 127; intern ES 64 P), der ebenfalls um Aufträge der Deutschen Bundesbahn warb. Im Rückblick bekannt sein sollte, dass sich mit dem Privatisierungsprozess auch wieder eine Abkehr vom Konzept der Universallok einstellen sollte.

Statt einer 121 wurde eine Schnellfahrlok 101 beschafft, der Bestand an Güterzuglokomotiven ebenfalls speziell verjüngt. Siemens kam hier mit den Baureihen 152 und 189 zu Aufträgen, intern als Typ ES 64 F (152) und ES 64 F4 (189) bezeichnet. Trotzdem schien Wettbewerber Bombardier lange Zeit die Nase vorn zu haben.



Aus dem Europrinter ging unter anderem die Baureihe 189 als Mehrsystemlok für den Güterverkehr hervor, intern als ES 64 F4 bezeichnet. Sie wurde auch von der Deutschen Bahn AG beschafft. Dieses am 2. Juli 2010 in Fulda aufgenommene Exemplar wird allerdings von MRCE vermietet.

Um in diesem Kontext die Rolle des Vectron einordnen und würdigen zu können, müssen wir nun etwas tiefer in die geschichtlichen Umwälzungen dieses Teils des Maschinenbaumarkts eintauchen und beleuchten, wie die verschiedenen Hersteller darauf reagiert haben.

Nase vorn mit Plattformen

Einige der Siemens-Fahrzeuge, die im sich verändernden Marktumfeld verkauft wurden, haben wir nun bereits gestreift, doch den langen Weg zum Vectron beschreiben sie nur teilweise und blenden noch wichtige Faktoren aus. Zwei sehr wichtige Einflussfaktoren sind noch völlig unbeleuchtet geblieben.

Starke Konkurrenz erwuchs den großen und umsatzstärksten Schienenfahrzeugherstellern Europas (Alstom, Bombardier und Siemens). Auf dem Weltmarkt wurden sie ab 2010 von chinesischen Konkurrenten von der Weltspitze verdrängt, die zunehmend auch den europäischen Markt in den Fokus nahmen.



Von 189 282 der MRCE (Typ ES 64 F4) sind am 27. Februar 2010 fünf Exemplare der Reihe HLE 18 nach Belgien zu überführen. Die SNCB hatte sie 2008 bei Siemens bestellt. Ebenfalls noch als ES 64 F4 geführt und zugleich äußerlich identisch mit dem ES 2007 für Portugal, stellen sie das Bindeglied von der Europrinter-Familie zur Vectron-Plattform dar.

Aber auch gegen europäische Mitbewerber wie Pesa (Polen), Skoda (Tschechien) oder Stadler (Schweiz) mussten sie sich behaupten. Gleichzeitig verlangsamte sich das Wachstum in den Kernmärkten. Wer hier bestehen wollte, musste Rationalisierungen umsetzen und geeignete Antworten finden.

Der zweite große Einflussfaktor waren steigende, regulatorische Anforderungen an die Zulassung neuer Schienenfahrzeuge. Das europäische Regelwerk für ein kompatibles und länderübergreifendes Eisenbahnsystem führte zu den Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) und die DIN EN 15227 definierte massiv verschärfte Anforderungen für die Kollisionsicherheit.

Bereits wenige Jahre nach der Jahrtausendwende zeichnete sich ab, dass die elektrischen Europrinter- und die dieselgetriebenen Eurorunner-Lokomotiven keine Zukunft mehr haben würden. Der als optisch gelungen akzeptierte „Taurus“ der ÖBB und seine Ableger für andere Bahngesellschaften drohten also mittelfristig zu einem Auslaufmodell zu werden.

Erheblichen Anteil daran hatte auch Bombardier, denn dieser Hersteller hatte mit seiner TRAXX-Plattform die passende Lösung bereits vorliegen und setzte sie erfolgreich am Markt ein. Auf ihr ließen sich modular verschiedene Elektrolok unterschiedlicher Leistungsklassen, Geschwindigkeitsbereiche und Stromsysteme aufbauen, ebenso auch dieselektrische Ableger.

Auch die Anpassungen des Lokkastens an die neuen Kollisionsvorschriften hatte dieser Anbieter mit seiner 2. und 3. Generation schnell im Griff und am Markt lange Zeit die Nase vorn. Siemens brauchte dringend ein Modell von ähnlich hoher Flexibilität, dass sich ebenso kostensparend bauen ließ.



Die Lokomotiven 1827 (an 3. Stelle im Zug), 1838 (4. Stelle) und 1828 (6. Stelle) und ihre beiden bei der Durchfahrt durch Gunzenhausen unerkannt gebliebenen Schwestern tragen bereits separat angesetzte Fronten aus Stahl, wie sie auch der Vectron bekommen sollte. Auch die Gestaltung ist schon weitgehend mit diesem identisch. Geändert wurde noch der Frontgrill mit den späteren Lamellen und die schließlich dynamischer ausgeführte Form der unteren Stirnlichter.

Zu Gute kam diesem Hersteller allerdings, dass er mit Siemens Dispolok früh eine eigene Lokvermietungsgesellschaft gegründet hatte, die es jungen und noch zu wenig kapitalstarken Eisenbahnverkehrsunternehmen erlaubte, moderne Fahrzeuge einzusetzen, ohne dringend erforderliches Kapital über einen Kauf zu binden. Die eigene Tochter förderte so auch maßgeblich den Absatz der Muttergesellschaft.

Den Startpunkt für eine eigene Lokomotivplattform, wie sie mit dem Vectron seit 2010 vorhanden ist, bildete der „Europrinter 2007“ (ES 2007). Eine gewonnene Ausschreibung in Portugal und kurz darauf eine Bestellung aus Belgien gaben den Anstoß, eine Weiterentwicklung zu beginnen, die mit neuen, anzusetzenden Frontenden die neuen Sicherheitsvorgaben erfüllten. Sie bilden den Übergang von der Europrinter-Familie zur Vectron-Plattform.

Bestellungen aus Litauen und dem Iran für eine dieselektrische Version folgten 2007 und 2010. Ein neues Gesicht stellte quasi den ersten Schritt dar, der bald eine völlig neue Ära einleiten sollte. Siemens nahm sich viel Zeit, eine durchdachte und zukunftsfähige Plattform zu entwickeln sowie parallel über Entwürfe und Studien das bestmögliche Gesicht der Lok zu finden, das verkaufsfördernd und identitätsstiftend wirken musste.

Der Vectron ist geboren

2010 erfolgte der Schritt an den Markt und der Hersteller stellte seine neue Plattform Vectron vor: Im Juni konnte Siemens Mobility im Prüfcenter Wegberg-Wildenrath die Elektrolok vorführen, auf der Innotrans im selben Jahr gab es dann auch die Diesellok als Vectron DE zu sehen. Das Privatbahn-Magazin zeichnete den Vectron wenig später mit dem Innovationspreis aus – ein erster Achtungserfolg.

War der Vectron innen beinahe komplett neu und übernahm nur wenige Merkmale von den Eurosprinter-Maschinen, unterschied sich das neue „Frontend“, wie der separat anzusetzende und nach Unfällen tauschbare Führerstandsbereich genannt wird, nur wenig vom ES 2007.



Siemens' Vorführ- und Vorratslokomotiven werden weiß lackiert. Stellvertretend für den erstgebauten Vectron zeigen wir daher dieses Bild des Exemplars, mit dem Test- und Zulassungsfahrten in Finnland unternommen wurden. Foto: Siemens Mobility (Siemens-Pressefoto)

Zu den wenigen Unterschieden gehören montierte Kameras für Rückwärtsfahrt an Stelle bisheriger Führerhausseitenfenster. Auf dem Rahmen mit den Seitenwänden ruht über dem Maschinenraum das Dach aus drei abnehmbaren Segmenten.

Die Führerstände sind bei den elektrischen (AC, DC und MS) und dieselelektrischen (DE) Varianten weitgehend identisch ausgestattet und folgen einem modularen System, um an die jeweils geforderten, Sicherungssysteme angepasst werden zu können: Alle in Europa üblichen, nationalen Zugbeeinflussungssysteme sowie das europäische ETCS werden dazu angeboten.

Untergestell, Seitenwände und Dächer unterscheiden sich hingegen je nach Traktionsart, während im Inneren feste Positionen für sämtliche Ausstattungselemente definiert sind, die je nach Ausstattungspaket belegt werden. Der Plattformansatz bedingt, dass möglichst viele gleiche Teile über alle denkbaren Varianten hinweg eingesetzt und verbaut werden können.

Bei der in diesem Artikel ausschließlich behandelten, elektrischen Variante sind die Gerüste und Schränke rechts und links eines gerade verlaufenden Mittelgangs angeordnet. Unter dem Mittelgang liegt ein Kanal, in dem die Steuerleitungen und Druckluftrohre verlegt werden.

Auch die Positionen von zwei oder auch vier Stromabnehmern bei den Mehrsystemvarianten (Vectron MS) sind deshalb klar definiert und stets identisch. Die Fahrzeuge mit Endführerständen sind als Streckenlokomotiven für den schnellfahrenden Personen- (Höchstgeschwindigkeit 160 oder 200 km/h) wie auch interoperablen Güterverkehr konzipiert.



Als dieser für die finnische Staatsbahn VR bestimmte Vectron in München-Allach gebaut wird, erlaubt er einen Blick in sein Inneres mit einer fest definierten Grundanordnung der erforderlichen Komponenten und Aggregate. Foto: Siemens Mobility (Siemens-Pressfoto)

Auf der Plattform basieren auch die in Sacramento (Kalifornien) gebauten „Siemens Charger“ (Vectron DE) und „Amtrak Cities Sprinter“ (Vectron AC), die für den amerikanischen Markt gebaut werden und für 200 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegt sind. Für den europäischen Markt sind die Fertigung der Wagenkästen, Teile der Vor- sowie die Endmontage im Siemens-Werk München-Allach (ex Krauss-Maffei) angesiedelt.

In Krauss-Maffei-Tradition weisen daher auch die Vectron weit nach unten reichende, kräftig konstruierte Drehzapfen mit rechteckigem Querschnitt an den Drehgestellen auf. Sie sind so konstruiert, dass sich Radsätze mit Spurweiten bis zu 1.676 mm einbauen lassen.

Die Radsätze werden über einen teilabgefederten Ritzelhohlwellenantrieb angetrieben, auf den „Hochleistungsantrieb mit abgefederter Bremswelle“ (HAB) der Taurus-Varianten wurde verzichtet. Die Radscheibenbremsen sind von außen sichtbar.

Mehrfachtraktionen sind untereinander möglich, aber auch gemischt zusammen mit Lokomotiven der Baureihen 120, ES 64 F (Baureihe 152), ES 64 U2 (Rh 1016/1116 „Taurus“ der ÖBB), ES 64 U4 (Rh 1216 „Taurus“ der ÖBB) und ES 64 F4 (Baureihe 189).



Railpool wurde Siemens' erster Kunde und bestellte zunächst sechs Lokomotiven. Am 13. Oktober 2018 ist mit 193 827 eine Lok dieses Vermieters mit DGS 48613 im herbstlichen Wuppertal-Sonnborn unterwegs. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Die Betriebsmasse einer betriebsbereiten, vierachsigen Lokomotive liegt je nach Version und Ausstattung zwischen 80 und 90 Tonnen. Möglich sind auch Ballastgewichte, um ein gefordertes Gewicht zu erreichen. Der Platz des Triebfahrzeugführers liegt bei allen Lokomotiven auf der rechten Seite.



Leider erfolglos blieb der Vectron DE, dessen Bau nach nur neun Exemplaren eingestellt worden war. Im Bild ist die Vorführlok 247 901. Foto: Siemens Mobility (Siemens-Pressfoto)

Ausgelegt sind die elektrischen Lokomotiven regelmäßig auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, mittels Vorrüstpaket sind ohne größere Umbauten auch 200 km/h möglich. Im Herbst 2019 kündigte

Siemens noch eine Variante für 230 km/h an. Entsprechend modifizierte Drehgestelle erhielt 193 780, womit Mitte August 2020 Messfahrten in Österreich begannen, um künftig Nightjet-Züge mit Vectron bespannen zu können.

Eine weitere Ausrüstungsoption stellt ein Rangiermodul für den Vectron AC (Wechselstromausführung) und DC (Gleichstromausführung) dar. Ein Reihensechszylinder-Hilfsdieselmotor Steyr Motors M16 UI (180 kW Leistung) ermöglicht das Befahren stromloser Abschnitte im Rangierdienst („Last Mile“).

Der Preis für einen Siemens Vectron beträgt je nach Ausstattung zwischen drei und fünf Millionen Euro, was längst nicht für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen zu stemmen ist. Im März 2018 schob Siemens Mobility deshalb unter dem Produktnamen „Smartron“ eine kostengünstigere Version nach.



Hinter der 2018 eingeführten Bezeichnung „Smartron“ verbirgt sich ursprünglich eine vorkonfigurierte Wechselstromlok für 15 kV 16,7 Hz mit 5,6 MW Leistung, in Deutschland als Baureihe 192 geführt. Wegen der Nachfrage ist das Angebot inzwischen auch auf Rumänien und Bulgarien erweitert worden, Italien könnte bald folgen. Foto: Siemens Mobility (Siemens-Pressefoto)

Sie ist eine „Lok von der Stange“ und verzichtet auf die mittlerweile rund 30 Konfigurationsmöglichkeiten. Sie ist vorkonfiguriert und trotz Verwenden bewährter Vectron-Technik auf das Erforderlichste reduziert. Auch Farbwünsche sind nicht möglich, diese Sparvariante wird immer in RAL 5019 Capriblau ausgeliefert.

Auch optisch ist der Smartron schnell zu erkennen: Die Frontlamellen zeichnen anfangs ein etwas anderes Bild, der beim Vectron helle Bereich unter den Lampengläsern ist hier schwarz. Die Lok hat optisch damit durchaus an Eleganz gewonnen. Preislich ist sie mit 2,5 Millionen Euro bei Markteinführung unschlagbar günstig gewesen.

weiter auf Seite 41



Bild oben:
192 005 der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (Zeven) ist einer der in Deutschland eingesetzten Smarttron und hier am 13. Februar 2021 bei Lauffen am Neckar unterwegs. Foto: Zeno Pillmann, Eisenbahnstiftung

Bild unten:
RheinCargo hat seine Smarttron komplett mit einer ansprechenden Foliengestaltung versehen lassen, wie hier 192 034. Der Anteil der erneuerbaren Energien am Bahnstrom, für den hier so vehement geworben wird, lag 2019 bei rund 57 Prozent. Die Lok ist am 2. März 2021 aufgenommen worden. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Aller Anfang ist schwer

Der Vectron erwischte einen denkbar schweren Start, als Siemens Mobility ihn 2010 ins Rennen um Aufträge von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Lokvermietern schickte. Die Folgen der Finanzkrise waren längst noch nicht ausgestanden und das Transportaufkommen auf der Schiene musste sich erst wieder erholen.

Unter diesen Rahmenbedingungen war die Nachfrage nach neuen Maschinen vorläufig weiter gering und die beiden neuen Lokomotivvarianten mussten sich auch erst einen Namen machen und im Alltagsbetrieb bewähren, bevor Käufer das wirtschaftliche Risiko eingehen würden, das mit einem neuen Modell verbunden ist.



193 853, an der auch die intern ursprünglich angedachte Bezeichnung XE 4 angeschrieben steht, ist an BoxXpress vermietet, die Containerzüge von den Nordseehäfen ins Hinterland fahren. MRCE gehörte 2013 zu den frühen Vectron-Kunden, die Lok ist hier am 28. September 2015 im Bahnhof Hilden/Rheinland abgelichtet worden. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung.

Wegbereiter für den Erfolg wurde der Lokvermieter Railpool aus München. Bereits zwei Monate nach der Messe Innotrans 2010 bestellte er sechs Vectron AC mit ETCS für 200 km/h Höchstgeschwindigkeit, die in Deutschland und Österreich einsetzbar sein sollten.

Ende 2012 kam der Vectron über Railpool erstmals in den kommerziellen Einsatz: Die Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) waren erster Mieter und erprobten die neuen Lokomotiven im Containerzugverkehr zwischen Nord- und Süddeutschland.

Das Interesse blieb hoch und die Maschinen zählten in den Folgejahren viele Mieter, die Erfahrungen sammeln und Eindrücke gewinnen wollten, bevor alle sechs 2017 langfristig an DB Regio vermietet wurden. Railpool baute seinen Vectron-Bestand schließlich bis auf 29 Fahrzeuge aus, obwohl der Hauptfokus dort weiter auf den TRAXX blieb.

Für Siemens waren dies Schlüsselerfolge, um am Markt Fuß zu fassen, Kinderkrankheiten zu entdecken und abzustellen. Der Hersteller trieb auch die Zulassungen seiner Plattform in den verschiedenen

Ländern Europas stets und bis heute voran. Trotzdem lief der Absatz zunächst weiter schleppend an, denn die Bombardier-Konkurrenz war etabliert und bewährt.

Eine zweite Bestellung traf erst 2012 ein. Sie kam vom italienischen Unternehmen Fuori Mori für zwei Vectron DC. Zweifel am Erfolg der Siemens-Plattformlok blieben, bis im Dezember desselben Jahres dann doch ein erster größerer Auftrag gemeldet werden konnte.

DB Cargo Polska S.A. bestellte dann gleich 23 Wechselstromlokomotiven und erwarb eine Option für 13 weitere Exemplare. Nun schien Bewegung in den Absatz zu kommen, denn das Tochterunternehmen der deutschen Staatsbahn durfte durchaus auch als gewichtige Referenz verstanden werden.



Bewegung in die Bestellungen des Vectron brachte 2013 der Kauf von 23 Lokomotiven durch DB Cargo Polska S.A., immerhin Auslandstochter einer Staatsbahn. Foto: Siemens Mobility (Siemens-Pressfoto)

Im Jahr darauf folgte deshalb auch MRCE (Mitsui Rail Capital Europe GmbH), hervorgegangen durch Verkauf aus Siemens Dispolok, und bestellte zunächst 15 Vectron AC, denn weitere folgen sollten. Der Bestand wuchs bis auf 45 Vectron AC, 22 Vectron DC und 68 Vectron MS! Siemens hatte zudem auch Erfolg mit dem Konzept, sogenannte Vorratslokomotiven zu bauen.

Diese auf eigene Rechnung gebauten Exemplare lasten der Fertigung gleichmäßiger aus, dienen als Vorführmaschinen und ermöglichen es, kleinere Bestellungen zeitnah und schnell zu bedienen, was sich als ein weiteres Verkaufsargument erweisen sollte. Der Siemens Vectron war nun endgültig auf der Überholspur. Nur die dieselelektrische Variante lahmte und brachte es auf gerade mal neun Exemplare.

Im Juli 2017 gelang es mit einer Bestellung vom Vermieter ELL für ČD Cargo (Tschechien) die Zahl von 500 abgesetzten Exemplaren zu durchbrechen, im Januar 2018 wurde allein an diesen Kunden seine 100. Maschine übergeben.

weiter auf Seite 45



Bild oben:

ELL entwickelte sich zu einem der großen Kunden für den Siemens Vectron. Hier ist 193 726 am 6. Juni 2018 mit DGS 62866 nach Aachen West in der Nordausfahrt des Gremberger Rangierbahnhofs zu sehen. Foto: Wolfgang Büge, Eisenbahnstiftung

Foto unten:

Anregung für die Modellbahnbespannung liefert 193 314 von DB Cargo am 1. April 2021, als sie vor EZ 51548 (Moers - Gremberg) bei Hilden am Fotografen vorbeifährt. Foto: Joachim Bügel, Eisenbahnstiftung



Bild oben:

Seltener sind Einsätze im Personenzugverkehr. 193 861 ist für Flixtrain unterwegs und führt am 29. August 2020 an der zurückgebauten, ehemaligen Hamburger Pfeilerbahn ihren FLX 32609 nach Köln vorbei. Foto: Benno Wiesmüller, Eisenbahnstiftung.

Bild unten:

193 293 der CD befindet sich am 20. August 2021 noch am Beginn ihrer siebenstündigen Reise nach Prag. Sie bespannt in Hamburg-Altona den EC 179 über Berlin und Dresden ins tschechische Decin. Foto: Thorsten Eichhorn, Eisenbahnstiftung

Auch die großen Bahngesellschaften DB Cargo, SBB Cargo, ÖBB und BLS reihten sich in den Reigen ein, der Vectron-Lokomotiven einsetzt. Der Absatz nahm immer mehr an Fahrt auf. Der Vectron wurde schließlich Kilometer-Millionär und fand am 9. Juli 2018 seinen 40. Kunden, zwei Jahre später auch den 50. Starke Verbreitung fand das Modell zuletzt vor allem auch in Osteuropa.

Mit der offiziell 1.000 gebauten und verkauften Maschine ist eine Marke erreicht, ab der durchaus von einer „Europa-Lokomotive“ gesprochen werden darf. Einzig Frankreich, wo die Liberalisierung des Schienenverkehrs nur schleppend vorankommt, stellt einen weitgehend weißen Fleck auf der Landkarte dar.



Eine Besonderheit dieser Lok des polnischen Unternehmens Lotos, das den Vectron mit Aufliegern von Deutschland nach Polen einsetzt, sind drei verschiedene Loknummern, die an der Front angeschrieben sind. Neben der polnischen Betriebsnummer 5 370 043-9 ist noch die abweichende, deutsche LZB-Nummer 193 005 angeschrieben, was für zunehmende Verwirrung in der Betriebsnummernfolge des deutschen NVR sorgt. Ebenfalls angeschrieben ist das einst als interne Bezeichnung geplante Kürzel X4EA. Aufgenommen wurde diese Lok am 16. Mai 2022 in Altenbeken. Foto: Jan Tappenbeck

Ab 2020 zeigte sich, wohl vor allem als Folge der Corona-Krise und eines vorläufigen Transportrückgangs, eine Übersättigung des Markts. Der Absatz des Vectron ging nun zurück. War die Marke von 500 Verkäufen bereits 2017 erreicht, wurde die 1.000 Lok im Mai 2020 – ziemlich genau zehn Jahre nach Markteinführung – von der DSB bestellt.

Bis März 2022 sollten es 1.327 Exemplare für 61 Kunden werden. Zugelassen ist der Siemens Vectron heute in 20 verschiedenen Ländern. Seit Ende 2019 ist er in Deutschland auch für den ETCS-Betrieb mit Baseline 3 zugelassen.

Die Vectron-Bauformen

Zunächst entwickelte Siemens Mobility vier elektrische und eine dieselelektrische Basisvariante, noch ohne dafür auch einen einzigen Kundenauftrag zu haben. 2018 folgte eine Zweikraftlokomotive, deren Variante für den leichten Güterzugdienst und für Zugbildungsaufgaben seit 2021 als „Vectron Dual Mode light“ vermarktet wird.

Der 2018 auf der Innotrans vorgestellte Vectron Dual Mode wurde der Öffentlichkeit als fertige Lok erst im März 2019 in Form der 248 001 präsentiert. Sie ersetzt den nicht nachgefragten Vectron DE aus dem Jahr 2010, der nach der Vorführlok nur weitere acht Mal gebaut worden war.



Jüngster Spross der Siemens-Plattform ist der Vectron DM (Dual Mode) für den Betrieb an einer Oberleitung oder mit Hilfe eines Dieselmotors auf Anschluss- und Zustellgleisen. Für diese Lösung warb 248 001 als erstvorgestellte Lok. Foto: Siemens Mobility (Siemens-Pressfoto)

Die elektrischen Varianten DC (Gleichstrom), AC (Wechselstrom) und MS (Multisystem) sowie die vorkonfigurierte Sparversion Smartron (Baureihe 192) sind im Artikel bereits erwähnt worden. In Verbindung mit unterschiedlichen Leistungsklassen ergeben sich damit folgende Grundvarianten:

- Vectron MS
Mehrsystemlok mit 6.400 kW (~) / 6.000 kW (3 kV =) / 3.500 kW (1,5 kV =) Leistung, Höchstgeschwindigkeit 160 oder 200 km/h
- Vectron AC hohe Leistung
Wechselstromlok mit 6.400 kW Leistung, Höchstgeschwindigkeit 160 oder 200 km/h (deutsche Baureihe 193)
- Vectron AC mittlere Leistung
Wechselstromlok mit 5.600 kW Leistung, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h
- Vectron DC
Gleichstromlok mit 5.200 kW Leistung, Höchstgeschwindigkeit 160 oder 200 km/h (kurzzeitig in Deutschland als Baureihe 191 geführt)
- Vectron DE (seit 2019 nicht mehr angeboten)
dieselektrische Lok mit 2.400 kW Leistung, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h (deutsche Baureihe 247)

- Vectron DM (Dual Mode)
Zweikraftlokomotive für 15 kV Wechselspannung und Dieselmotor mit 2.000 kW Leistung am Rad, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit (deutsche Baureihe 248)
- Vectron DM light (Dual Mode light)
Zweikraftlokomotive für 15 kV Wechselspannung und Dieselmotor mit 750 kW Leistung am Rad, Höchstgeschwindigkeit 120 km/h Höchstgeschwindigkeit

Zum Vectron DE sei an dieser Stelle nur ergänzt, dass er rund einen Meter länger als die elektrischen Varianten ist und kleinere Raddurchmesser wie auch Drehgestellachsstände aufweist. Sein Maschinenraum ist, klassisch für den Diesellokbau, in drei Kammern aufgeteilt.

Der Vectron DM ist eine Weiterentwicklung der Produktplattform und folgt im Grundkonzept weitgehend dem Vectron DE. Neben dem elektrischen Antriebsstrang und einem Stromabnehmer besitzt er einen verkleinerten Tank, um Platz für den Haupttransformator zu schaffen.



Die Mozart-Lok 193 204 der Salzburger Eisenbahn Transportlogistik GmbH (SETG) trägt eine der attraktivsten Vectron-Gestaltungen. Am 4. September 2015 zeigt sie in München-Laim stolz ihre Seitenflächen. Foto: Stefan von Lossow, Eisenbahnstiftung.

Gedacht ist diese Lok, die deutlich mehr Zuspruch findet, für diejenigen Bahngesellschaften, die Anschlussgleise bedienen. Es bedarf dann im nicht mehr elektrifizierten, letzten Streckenteil keiner separat vorzuhaltenden Diesel-Rangierlokomotiven mehr. Der Vectron kann am Zug bleiben und die Wagen selbst zustellen, was Betriebskosten spart.

Als erster Kunde machte die finnische Staatsbahn mit einer Großbestellung von dieser Option Gebrauch. Einziger Nachteil des Vectron DM ist die auf 22,5 t gestiegene Achslast, die hohe Ansprüche an den Oberbau der zu befahrenden Gleise stellt.

Hersteller des Siemens Vectron:
<https://www.mobility.siemens.com>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

- **bewahren**
- **bewerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

- + **personenunabhängig**
- + **sicher**
- + **gemeinnützig**
- + **steuerlich privilegiert.**

**Sie möchten
eine Sammlung
der Nachwelt
erhalten?**

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West

Kto.: 579 484

BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Anhängerladung für Rmms 33 und R 10 Nicht Alltägliches für den Besten

Ob die drei Anhänger von Modellbau Laffont landwirtschaftlich bestimmt sein müssen, lassen wir in der Entscheidungsfreiheit der Zetties. Auf jeden Fall ist hier ein nicht alltägliches Ladegut auf den Markt gebracht worden, das nach unserem Hinweis nun auch die schönsten Niederbordwagen aus dem Hause Märklin bereichert.

Eine kleine, aber feine Neuheit haben wir erst im letzten Monat gemeldet. Auf eine Rückfrage hin, äußerte Modellbau Laffont gleich einen Weiterentwicklungswunsch und ließ diesem binnen weniger Tage Taten folgen.

Auslöser war seine „Wagenbeladung 3 landwirtschaftliche Anhänger“ (Art.-Nr. Z4901), die für Märklins Klassiker 8610 konzipiert ist, der aber leider kein zeitgemäßes Modell mehr ist. So schlugen wir vor, das Ladegestell auf die neueren Modelle des R 10 und Rmms 33 (Klm 441) anzupassen.

Gerade für Märklins an zweiter Stelle genannte, jüngste und beste Konstruktion gibt es noch kein Angebot eines Drittherstellers. Nach Abnehmen der Ladeflächenmaße war die Konstruktion schnell angepasst und ein Folgeartikel (Z5201) mit drei Ladegestellen zum Sichern der Anhänger ausgeliefert.



Ob im Nahgüterzug am Betrachter vorbeifahrend oder rangierend im Fokus des Zuschauers: Die landwirtschaftlichen Einachsanhänger von Modellbau Laffont sind kein alltäglich erscheinendes Ladegut auf verschiedenen Niederbordwagen.

Diesen hatten wir in den Fokus für einen kleinen Bericht genommen, wobei wir den ursprünglichen Bausatz parallel auch zusammengebaut haben, weil sich dann sechs Karren recht frei auf verschiedene Wagentypen tauschen lassen.

Für den Zusammenbau bedarf es eines scharfen Bastelmessers (von uns empfohlen: Mozart), einer Schneidmatte (z. B. Tamiya), einer Pinzette, eines Punktklebewerkzeugs oder Zahnstochers (für die feinen Klebestellen), eines Stücks Küchenkrepps zum Abwischen von Kleberesten von diesen Werkzeugen und eines geeigneten Lasercut-Klebstoffs (von uns wegen seiner feinen Dosierkanüle empfohlen: Faller Expert Lasercut).



Die Anzahl an Bögen und Teilen bleibt überschaubar. Der Schwierigkeitsgrad beim Zusammenbau ergibt sich allein aus der Winzigkeit der Teile. Dem neuen Bausatz, den wir für den Bericht herangezogen haben, liegen drei verschiedene Ladegestelle (vorne) für unterschiedliche Märklin-Niederbordwagen bei.

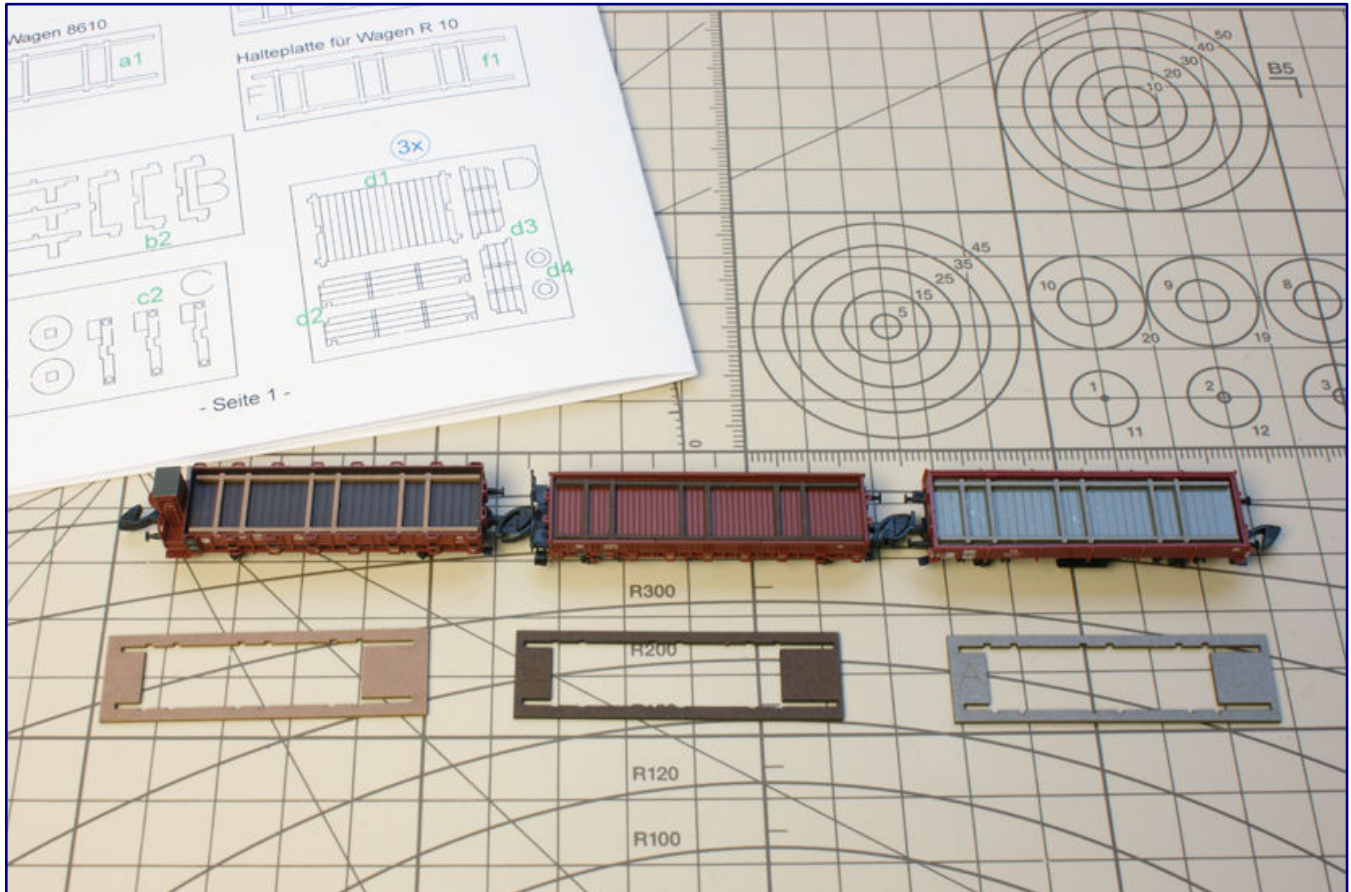
Der Zusammenbau erfolgt in nur drei Schritten und der Bausatz enthält auch nur sehr wenige Teile in acht verschiedenfarbigen Bögen (sechs beim Bausatz Z4901). Das sollte aber nicht dazu verleiten, hier wegen der Übersichtlichkeit von einem Anfängerbausatz auszugehen.

Da die Einachsanhänger sehr winzig sind, wie wir durch einen Münzenvergleich anschaulich zu machen versuchen, ist hier schon einiges an Erfahrung erforderlich, um den Klebstoff vorsichtig genug dosieren und platzieren zu können. Auch stellt das Halten und Positionieren der winzigen Teile, allem voran die Felgen und Stirnwände der Karren, hohe Anforderungen an eine ruhige Hand.

Ist all das gegeben, sind nur rund eine Stunde Bauzeit zu veranschlagen, doch zwischendurch wollen wir dem Klebstoff auch etwas Aushärtezeit geben. Mit einigen solcher Pausen kann es dann doch eine abendfüllende Tätigkeit werden, was aber durch das Ergebnis belohnt wird. Wertvoll sind auch stets die Hinweise und Ratschläge, die Modellbau Laffont seinen Bausätzen mitgibt.

Bauschritt 1 erfordert dreifach folgende Tätigkeiten: Als erstes werden an die Bodenplatte jedes Anhängers die beiden längeren Seitenwände geklebt, danach die Stirnwände ergänzt. Erst, wenn alle vier Wände in sich verhakt sind, erhält die Lademulde ausreichend Eigenstabilität. Auf dem Kopf gelegt, darf sie dann trocknen.

Der Rahmen besteht aus einem Kreuz, der vorne mit der Deichsel abschließt und seitlich die Achsen trägt. Er besteht aus zwei Teile mit Nuten, die klebend verbunden werden. Bauschritt 2 sieht dann vor, dass der Rahmen unter die Ladeflächen geklebt wird.



Die Bauteilbezeichnungen A, E und F für die drei Ladegestelle machen deutlich, dass hier ein kurz zuvor erschienener Bausatz nachträglich erweitert und eigenständig mit veränderten Kartonfarben nachgereicht wurde.

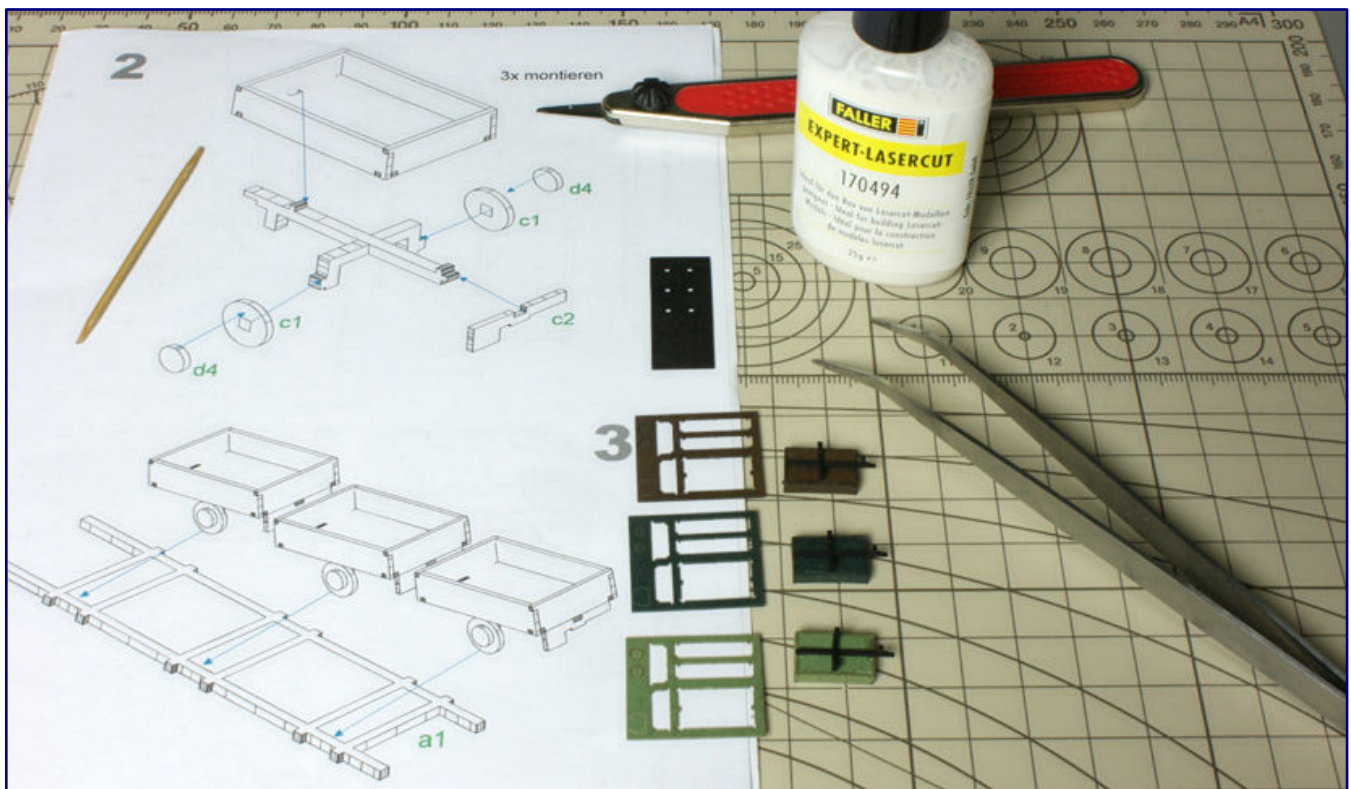
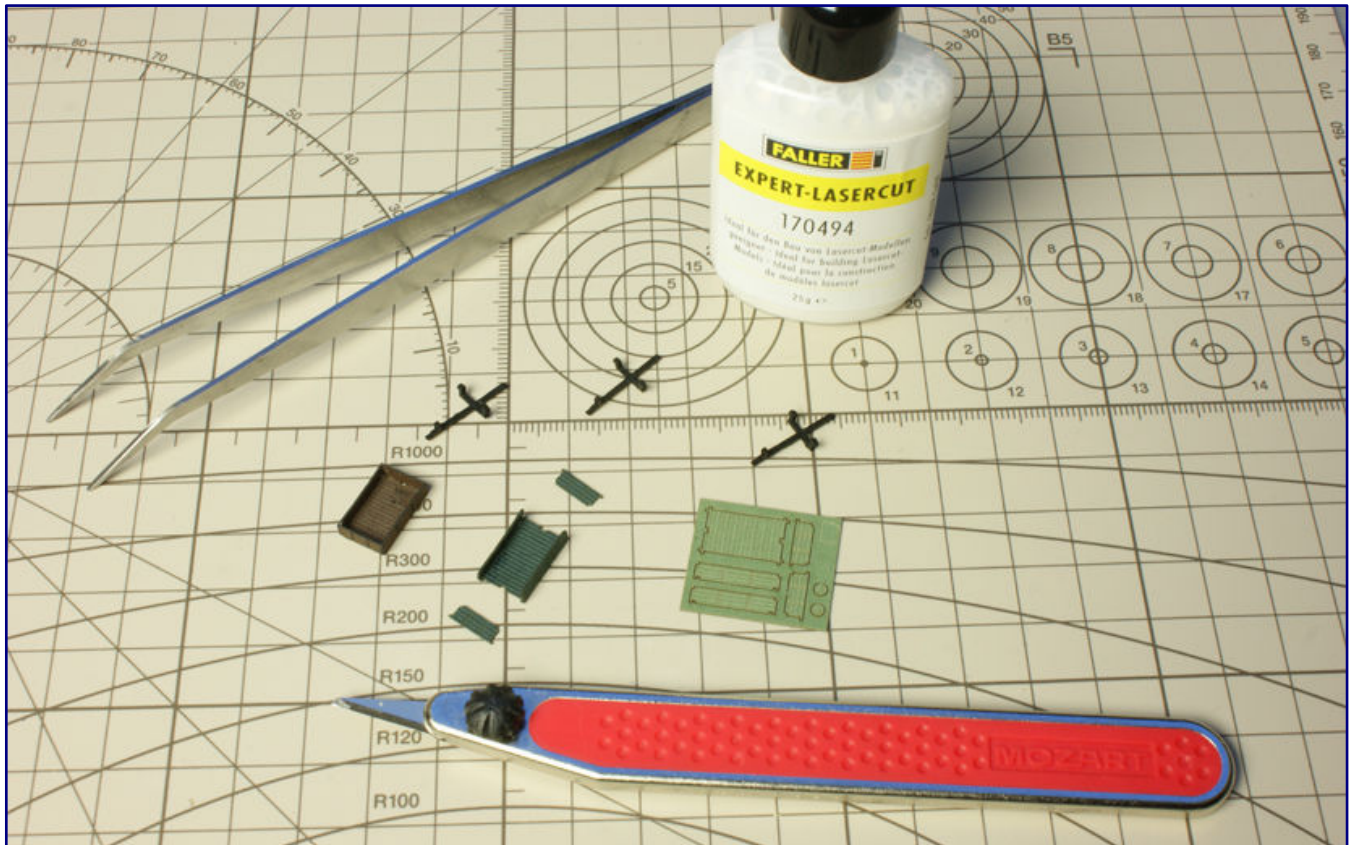
Zum korrekten Positionieren hat die Ladefläche vorn und hinten eine kleine Öffnung, die gleich große Zapfen des Längsträgers aufnimmt. Ein Verdrehen ist hier nicht möglich, weil die Ladefläche keine definierte Vorder- und Rückseite hat – dies wird beim Zusammenbau selbst wahlweise festgelegt.

Angesetzt werden nun jeweils ein Abschlussblech mit Nummernschildhalter und Rückleuchten (oder Reflektoren), beidseitig die Räder sowie darauf die Felgen oder Radkappennachbildungen. Die Räder können auf einem Vierkantzapfen Platz finden und treffsicher positioniert werden, hier stellt eher der winzige Tropfen Kleber an der richtigen Stelle das Problem beim Zusammenbau dar.

Es ist nach der Montage der Seitenwände eine der großen Herausforderungen dieses Produkts. Aber auch die Radkappen sollten nicht voreilig aufgesetzt werden, denn sie sind ja bestmöglich zu zentrieren. Wertvolle Hilfe leistet hier der Zahnstocher, dessen Spitze leicht befeuchtet wird, damit die Radkappe anhaftet und zum Ziel geführt werden kann.

Das Schlussblech mit dem Nummernschildhalter ist fein graviert und deshalb optisch ansprechend. Es wird nach dem Verladen ja auch sehr gut zu sehen sein. Einzig die Klebestelle ist sehr klein, weil dieses Teil freistehend sein wird und die Ladefläche nicht an deren Unterseite berührt.

weiter auf Seite 53



Aus je zwei Teilen sind drei Tragrahmen zu bauen, die Ladeflächen bestehen aus je fünf Teilen (Bild oben) und erfordern wegen ihrer Winzigkeit und extrem kleinen Klebeflächen ein geschicktes Händchen. Nach dem Vorbereiten von Ober- und Unterteil werden diese verklebt (Bild unten), um anschließend Räder, Felgen und den hinteren Beleuchtungsträger anbringen zu können. Nach dem Trocknen können die Hänger ins Ladegestell gesetzt werden.

Auch hier ist Obacht gefragt, damit sie nicht irrtümlich verschoben oder angerissen wird, solange der Leim noch nicht angezogen hat. Die Karren sind anschließend fertig. Nun sind nur noch die Ladegestelle aus ihren Bögen auszutrennen und das zum gewählten Waggon passende auszuwählen.

Auf dessen Innenfläche gelegt, können die Anhänger mit der Pinzette aufgenommen und darauf positioniert werden. Das längere Ende des Gestells ist die Deichselseite für die in drei unterschiedlichen Farben gestalteten Karren. Es ist dies der letzte Bauschritt 3 gemäß Anleitung, der den Abschluss unserer kleinen Arbeit darstellt.



Zum Schluss möchten wir noch einen detaillierteren Blick auf die jeweils drei Einachsanhänger geben, wie sie auf einem Güterwagen verladen ausschauen. Die Köf 2 hat gerade zwei Niederbordwagen mit insgesamt sechs dieser Hänger an die Laderampe des dörflichen Bahnhofs gefahren, wo sie der örtliche Landmaschinenhändler gleich abholen wird.

Ergänzen möchten wir, dass sich die Anleitung darüber ausschweigt, ob die Hänger lose eingesetzt oder im Gestell festgeklebt werden. Hier sollte jeder Käufer seine persönliche Entscheidung treffen, ob er sein Ladegut flexibel auf verschiedenen Wagen einsetzen möchte oder eine feste Konfiguration wählt. Wer sich fürs Kleben entscheidet, sollte unauffällige Klebestellen an den Rädern suchen, um alle vier Elemente miteinander fest zu verbinden.

Herstellerseiten und Bezug:
<https://www.modellbau-laffont.de>

Der Siemens-Verkaufsschlager Münchener Erfolgsmodell

Die Siemens-Vectron-Plattform hat sich am Markt durchgesetzt und ist von Europas Schienen nicht mehr wegzudenken. Damit wurde auch spürbar, dass es an einer literarischen Würdigung fehlt. Dem EK-Verlag fiel die Rolle zu, diese Lücke zu schließen. Die Ende 2021 veröffentlichte Buchneuheit haben wir uns angeschaut und möchten sie explizit empfehlen.

Mathias Oestreich
Vectron
Moderne Siemens-Lokomotiven für Europa

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2021

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
256 Seiten mit ca. 400 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6055-5
Art.-Nr. 6055
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Zehn Jahre vor Erscheinen dieses Baureihenportraits erblickte der Siemens Vectron das Licht der Welt. Nach zögerlichem Start entwickelte er sich zu einer wahren Europalok, die heute bei fast 50 Bahngesellschaften im Einsatz und allgegenwärtig im Schienenbild ist. Seine Plattform erscheint wegweisend, weshalb ein Portrait dieser Lokfamilie angezeigt war.



Mathias Oestreich stellt diese Lokomotiv-Plattform für den Europa-Verkehr detailliert vor. Das Werk aus dem EK-Verlag folgt konzeptionell in vielen Punkten den blauen Büchern der Portraitbände und zeigt sich ebenso anspruchsvoll.

Dennoch ist es bewusst nicht in diese Reihe eingegliedert und hebt sich auch beim Einband davon selbstbewusst ab. Geschuldet ist dieser der Tatsache, dass nicht die abgeschlossene Geschichte einer historischen Lokomotive wiedergegeben wird, sondern eines aktuellen Produkts auf dem Höhepunkt seines Verbreitungszyklus.

So reiht es sich ein zu weiteren Bände über die konkurrierende TRAXX-Familie oder auch die Baureihe 120, die zum Zeitpunkt des Erscheinens auch noch im aktiven Dienst stand. Gemein ist allen Büchern dieser eigenständig auftretenden Reihe also die Tatsache, dass sich noch viele Fortschreibungsanlässe finden werden.

Wegen vielen Änderungen, die für den Schienenverkehr aus der Liberalisierung und aus dem Privatisieren von Staatsbahnunternehmen resultieren, würde die „historische“ Struktur auch nicht auf dieses Buch passen. Gleichwohl bedeutet das kein Stück Qualitätseinbuße.

Unterschiede betreffen eher die Struktur einzelner Kapitel und das durchgängige Verwenden von Farbfotos, wo historische Bücher mit einem oder auch zwei Farbteilen auskommen müssen. Auch für dieses Meisterwerk gilt die Feststellung, dass das Bildmaterial gut ausgesucht und reproduziert worden ist, um die Inhalte aller Kapitel und Abschnitte perfekt zu dokumentieren und zu veranschaulichen.

Dabei geht der Autor weit über Werksgrafiken und -fotos des Herstellers Siemens hinaus, der ihn gemäß Vorwort eh nicht aktiv unterstützt hat. Die deutliche Mehrheit der Bilder zeigen Siemens-Vectron-Lokomotiven im aktiven Dienst vor Zügen, also keine Hochglanzaufnahmen stehender Fahrzeuge zum Zwecke von Werbeaufnahmen.

Dem Autor ist es auch gelungen, mit rund 400 Fotos wohl alle Gestaltungsvarianten dieser inzwischen deutlich 1.000 Maschinen zu dokumentieren, was angesichts der Kurzlebigkeit mancher Gestaltung und europaweiten Einsatzes für sich schon eine Herkules-Aufgabe darstellt.

Dieses neue Buch reflektiert die Geschichte der Drehstromlokomotiven bis zum Vectron, seine Entwicklung und Erprobung, die Technik inklusive Gemeinsamkeiten und Unterschiede zu seinen Vorgängern sowie selbstverständlich die aktuellen Einsätze in Europa.

Den letzten Teil des Werkes bilden Ausführungen zum Siemens-Rail-Service-Center nahe der Fabrikationsstätte in München-Allach, hinter dem ein komplettes Dienstleistungsangebot steckt, das sich von Diagnose, Ersatzteilverhaltung und -beschaffung bis zu Nachrüst- und Umbauangeboten erstreckt.

Wichtige Nachrichten nach Redaktionsschluss, die sich wegen der unverändert laufenden Auslieferungen nicht mehr in die vorausgegangenen Kapitel einarbeiten ließen, finden sich dahinter ebenso wieder wie eine vollständige Lieferliste mit Stand von September 2021.

Sehr aufschlussreich sind die im ersten Teil des Buches vorgestellten Gestaltungsstudien, die zum markanten Gesicht des Vectron geführt haben. Hier ist schnell festzustellen, dass Siemens letztendlich den richtigen gewählt und zum endgültigen Bild geführt hat.

Eine gelungene Idee sind auch eingebaute Kommentare und Stellungnahmen von Geschäftsführern verschiedener Bahnen, die erläutern, warum ihre Entscheidung für diese Lok gefallen ist. Sie bilden einen herrlichen Kontrast zu den Ausführungen des Autors, unterstreichen sie gleichzeitig aber auch.

Ausführlich behandelt werden alle folgenden Varianten des Vectrons: Zweisystem-Wechselstromlok (Vectron AC), reine Gleichstromlok (Vectron DC), Mehrsystemlokomotive (Vectron MS), „Smartron“ als preisgünstige Wechselstrom-Einsystemlok, Diesellok (Vectron DE) und der kombinierten Diesel-/Elektrolok (Vectron DM; Dual Mode).

Autor und Verlag haben hier ohne Zweifel ein außergewöhnlich gelungenes Werk vorgelegt, das sicher seinen Platz im Regal aller Modellbahn- und Vorbildfreunde finden wird, die sich für die Maschinen auf dieser Plattform in irgendeiner Form begeistern können und an ihrer Technik interessiert sind.

Verlagsseiten:
• <https://www.eisenbahn-kurier.de>
• <http://s/www.ekshop.de>

Die deutsche Lieferwagenvielfalt **Vergessen und unsterblich**

Wer den Buchtitel liest, der denkt zuerst an den VW Transporter, den Ford Transit und auch den Mercedes-Benz Sprinter. Aber Deutschlands Autowerke verlassen weit mehr kleinere Nutzfahrzeuge für höchst unterschiedliche Aufgaben und in unterschiedlichster Gestaltung. Und wer versucht, an die Zeit vor 1945 zurückzudenken, wird sicher auf große Wissenslücken stoßen. Dies zeigt den Bedarf auf, den das hier vorgestellte Buch bedient.

Wolfgang Gebhardt
Deutsche Lieferwagen und Transporter - seit 1898

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2021

Gebundenes Buch
Format 23,0 x 26,5 cm
320 Seiten mit 922 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-04414-2
Titel-Nr.: 04414
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Wie häufig an dieser Stelle, möchten wir einige Eingangsworte unserer Besprechung dem Autor widmen. Wolfgang Gebhardt ist uns als Autor von Büchern über Nutzfahrzeuge bereits bekannt. Wir haben an dieser Stelle auch schon Werke von ihm vorgestellt oder bereiten dies vor.

In der einschlägigen Szene gilt er als Nutzfahrzeugspezialist mit Schwerpunkt auf deutsche Omnibusse, Lastwagen und Traktoren. Zudem publiziert er regelmäßig in verschiedenen Fachmagazinen. Das sollten passende Referenzen für ein derart anspruchsvolles Werk sein.

Die Zeit von 1898 bis heute aufzuarbeiten, bedeutet immerhin eine Zeitspanne von fast 125 Jahren, die nicht ohne Dokumentationslücken bleiben kann. Gleich zu Beginn setzt der Autor deshalb im Vorwort den Rahmen für dieses Werk: Die Abgrenzungslinie vom Lieferwagen zum hier nicht behandelten Lastwagen liegt regelmäßig bei der 1,5-Tonnen-Klasse.

Natürlich gibt es auch Fahrzeuge, die in Ausführungen unter- wie auch oberhalb angeboten werden oder im Laufe der Bauzeit Änderungen erfuhren, die das Abgrenzen schwierig machen. Deshalb gibt es fallweise Ausnahmen. Behandelt wurden alle Hersteller in Ost- und Westdeutschland, was zeitweise zwei Staaten einschließt.

Außen vor blieben Hersteller in Ländern, die nur wegen deutscher Besetzung zeitweise als reichszugehörig betrachtet wurden und sich folglich auch nicht als deutsch definieren würden. Aber auch so kamen über 300 Produzenten zusammen, von denen die meisten heute nicht mehr existieren.

Einige fusionierten oder wurden übernommen. Ihre Werke wurden weitergenutzt, bisweilen auch ihre Autos weitergebaut. Nicht selten trugen sie dann andere Namen, weshalb es auch mehrere, technisch identische Fahrzeuge geben kann, die verschiedenen Herstellern und Marken zugerechnet werden müssen.



Wolfgang Gebhardt hat auch hier akribisch die Änderungen in Firmennamen und Rechtsformen zusammengetragen, um diesen Teil der automobilen Geschichte sauber und schlüssig zu dokumentieren. Einige spektakuläre Übernahmen seit 1945 mögen Lesern noch in Erinnerung sein, aber es ist nur ein Bruchteil an Veränderungen, wie sich beim Lesen herausstellt.

Zu berücksichtigen waren auch Fälle, in denen sich Anbieter wegen schlecht gewerteter Marktaussichten anderen Geschäftsfeldern zuwandten und den Lieferwagenbau einstellten. Ebenso gab und gibt es Ausflüge branchenfremder Hersteller, die zeitweilig mit einem einzigen Typ versucht haben, auf dem Markt Fuß zu fassen.

Das Feld, das es hier zu bearbeiten galt, ist groß, wie unsere Leser nun merken werden und immer bedurfte es einer Entscheidung, was in dieses Buch gehört und was nicht. Lastenfahrräder zählen gewiss nicht dazu, bei in Motorradbauweise gefertigten Dreirädern sieht das schon wieder anders aus.

Sie waren die ersten Lieferfahrzeuge überhaupt, die in sichtbaren Stückzahlen auf den Straßen auftauchten. Und sie sind oft auch eng verwandt mit den Dreirädern von Vidal (Tempo) oder Goliath (Borgward), die lange Zeit marktführende Rollen einnahmen.

Um zu verstehen, warum Motorräder zu Lieferwagen wurden, Dreiräder lange Zeit bevorzugt wurden und Nutzfahrzeugklassen sich manifestierten, bedarf es ebenso eines Ausflugs in die deutsche Zulassungsgeschichte. Richtigerweise wird dies als Einführungskapitel gleich an den Anfang des Buches gestellt.

So wird dem Leser das Verständnis für viele Erläuterungen auf den noch folgenden, weit über 300 Seiten mitgegeben. Für technikbegeisterte Modellbahner, die Automodelle nicht nur als wahllos zusammengestelltes Beiwerk auf der Anlage sehen, ist dies sehr viel wert. Hier öffnen sich nämlich wichtige Entscheidungshilfen für ein stimmiges Bild der dargestellten Geschichte.

Lieferwagen waren und sind schließlich unverzichtbar, denn sie versorgen Innenstädte und sichern den Überlandtransport. Portraitiert wird deshalb die gesamte Geschichte der Groß- und Kleinserienfabrikate sowie Prototypen einschließlich der Klein-Kommunalfahrzeughersteller in Deutschland. Darunter sind selbstverständlich auch die Marken aus der früheren DDR oder das Multicar, das bis heute seine Nische gefunden hat.

Doch freuen Sie sich auch auf viele weitere Kuriositäten, von denen Sie gewiss noch nie gehört haben. Einen Grund mehr dazu bietet auch die Tatsache, dass es gelungen ist, fast jeden Hersteller und mindestens seine wichtigsten Fahrzeuge zu bebildern.

In Farbe sind freilich nur die Typen jüngerer Vergangenheit und der Gegenwart abgedruckt. Aber auch aus der Pionierzeit der Fotografie ist es gelungen, reproduzierbares und geeignetes Bildmaterial zusammenzutragen. Dies ist umso erfreulicher, als dass vor einhundert Jahren viele Modelle auch nur sehr kurzlebig waren.

Verlagsseiten:
<https://www.motorbuch.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.

Lesereindruck zu Oberleitungsbetrieb (Trainini® 3/2022):

In Ihrem Bericht über die nicht modellgerechte Oberleitung bei Märklin, möchte ich anfügen, dass ich seit 1973 eine Märklin-Miniclub-Anlage habe und sich auf zwei Hauptstrecken in vier Ebenen bis zu sechzehn Züge je acht mit „Oberleitung“ und „Unterleitung“ in je neun Blockabschnitten betriebssicher mit einem Stromabnehmer fahren ließen. Sauberkeit der Kontakte an Schienen und Oberleitung vorausgesetzt.

Joachim Schultheiß, per E-Mail

Glückwunsch zur 200. Ausgabe (Trainini® 3/2022):

Ich wollte Euch schon lange schreiben, aber jetzt zur 200. Ausgabe des Trainini muss es sein: Es ist wirklich toll, was Ihr (vor allem Du) für die Mini-Club geleistet habt und leistet.

Ich sammle und fahre seit 1983 und die 200 Ausgaben (alle offline gespeichert) sind für mich seit vielen Jahren Anregung und Bereicherung meines Hobbys. Vielen, vielen Dank und weiter so!

Die Idee mit dem unabhängigen Logo zum 50-Jahre-Jubiläum ist super, ich habe es schon auf der Homepage unseres Stammtisches eingebaut: z-stammtisch.wien.

Ich freue mich auf ein Wiedersehen in Altenbeken - nochmals Dank an das gesamte Team und ganz herzliche Grüße aus Wien!

Walter Leditzky, Wien

Zustimmung für Trainini TV:

Ich finde es toll, dass es jetzt von Dir/Euch einen YouTube-Kanal gibt. Da ich es selbst einmal mit der Filmerei versucht habe, weiß ich wieviel Arbeit dahintersteckt und noch auf Dich und Deine Mitstreiter zukommt.

Deshalb meine Anregung: Wie wäre es, Ralf J. ins Trainini-TV-Team aufzunehmen. Er ist ja fast bei allen größeren Veranstaltungen dabei und ist so unser Chronist der Treffen.

Johann Helbach, Bonn





Antwort der Redaktion: In der Tat sind wir mit Ralf Junius bereits im Dialog. Er war auch für uns erste Wahl und kam uns gleich in den Sinn, zumal er in der Vergangenheit schon Hilfe angeboten hatte. Erste Früchte trägt unsere Bitte bereits, denn er hat uns Rohmaterial vom Spur-Z-Wochenende in Altenbeken zugeliefert und auch eine spezielle Sequenz mit und für uns gedreht. Ob er uns fallweise unterstützen oder fest zu uns stoßen wird, hat er noch nicht entschieden. Ralf Junius betreibt ja parallel auch einen eigenen Youtube-Kanal, den wir sehr schätzen.

Zum Test des RAm TEE von NoBa-Modelle (Trainini® 4/2022):

Der Bericht über „meinen Zug“ ist super. Freut mich auch für Barbara und Norbert. (...) Wir sehen uns dann in Altenbeken...

Peter Göller, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Das persönliche Kennenlernen hat uns, wie auch die vielen anderen, meist leider nur viel zu kurzen, Gespräche in Altenbeken – verwiesen sei hier auch auf den Leserbrief vom Wiener Z-Stammtisch - sehr gefallen. Der enge Dialog und persönliche Kontakt sind einer der großen Stärken, die unsere kleine Spurweite ausmacht und einmalig erscheinen lässt.

Erste Bilanz zum Spur-Z-Wochenende:

Am 14. und 15. Mai 2022 fand bei bestem Sommerwetter das 8. Internationale Spur-Z-Wochenende in Altenbeken statt. Stimmung und Beteiligung an der Veranstaltung sind als gut zu bewerten, auch das Standpersonal von Märklin zeigte sich begeistert.

Anlässlich des 50-Jahre-Jubiläums unserer Spur hatte Märklin seine Standgröße deutlich ausgeweitet und ihn mit insgesamt sechs Personen gut besetzt. Das samstägliche Gemeinschaftessen im Landgasthof Böhler (Bad Driburg) hatte Märklin einmalig übernommen, um den Geburtstag der Nenngröße Z angemessen mit den Teilnehmern zu feiern, die sich dafür angemeldet hatten. Ein herzliches Dankeschön dafür möchten wir schon an dieser Stelle hinterlassen!



Eine von vielen Premieren bestens gelungener Anlagen in Altenbeken: „Booischot Statie“ von Peter Willems (Belgien) nach SNCB-Vorlage.

Ausführlich berichten werden wir über das Treffen mit vielen Fotos und Eindrücken in der Juni-Ausgabe, wenn uns auch die offiziellen Teilnehmerzahlen vorliegen. Als erstes Fazit darf aber festgehalten werden, dass sich dieses Treffen nicht zu einer „Corona-Party“ entwickelt hat.

Warnmeldungen über Mobiltelefone blieben in der Woche danach ebenso aus wie Berichte über Erkrankungen oder symptomlose Infektionen. Zu verdanken ist dies sicher dem konsequenten Hygienekonzept des Veranstalters Z-Freunde International e.V., zu dem auch die dringende Bitte gehörte, in der Halle Maske zu tragen.

Lobenswerterweise sind ca. 95 bis 98 % der Besucher und Aussteller dieser Bitte gefolgt und haben so vermutlich einen weltweiten Austausch von Virusvarianten erfolgreich verhindert. Darüber freut sich unsere Redaktion ganz besonders, weil wir immer wieder zur Verantwortung auch für die Gesundheit Dritter aufgerufen haben und hinterlassen deshalb ein großes Dankeschön.

Wunschmodelle von Álvaro Cortes:

Immer wieder haben es Feuerwehr- und Rettungsdienstfahrzeuge in die Sortimente verschiedener Groß- und Kleinserienhersteller geschafft. Eine Programmlücke waren für uns Fahrzeuge der DLRG (Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e.V.).

Das ist bedauerlich, denn sie ist in Deutschland bestens bekannt, weil sie an Stränden und Seen präsent ist und dank kontinuierlicher wie auch beharrlicher Arbeit auf Ehrenamtsbasis nach ihrem Gründungsdatum 19. Oktober 1913 (Leipzig) zur größten, freiwilligen Wasserrettungsorganisation der Welt geworden ist.

Álvaro Cortes (Kontakt Daten siehe Februar-Ausgabe) konnte sich dafür, wie auch ihr portugiesisches Pendant, ebenso begeistern und griff unseren Vorschlag auf, DLRG-Fahrzeuge auf Basis vorhandener Modelle zu gestalten. Dabei hat er sich streng an den gültigen Beschriftungsstandard dieser Hilfsorganisation gehalten.



Mercedes-Benz Sprinter als Fahrzeug der Rettungstaucher und ein typischer Wasserrettungszug der DLRG aus VW Transporter T5 mit Trailer und Festrumpfschlauchboot samt Außenbordmotor sind bei Álvaro Cortes auf Wunsch zu beziehen.

Ein Mercedes-Benz Sprinter dient nun als Mannschaftsbus für Rettungstaucher und der in vielen Gliederungen als Standard-Zugfahrzeug verwendete VW Transporter T5 mit Trailer und Schlauchboot bildet einen Wasserrettungszug nach.

Pünktlich zum Beginn der Badesaison stehen diese Modelle nun für Kunden bereit, um auch im Maßstab 1:220 für „freie Zeit in Sicherheit“ (früheres Werbemotto der DLRG) zu sorgen. Die bestens gelungenen Modelle waren auch auf dem Spur-Z-Wochenende in Altenbeken zu sehen.

Neue Informationen von OL.D Modèles:

OL.D Modèles (<https://old-modeles.mozello.com>) sucht seit unserem letzten Austausch nach einer Motorisierungsoption für den französischen TEE-Dieseltriebzug RGP 825 und wird uns bezüglich Fortschritten sicher weiter unterrichten.



Prototypen sind der Grill-Express und UIC-Wagen der SNCF, die hier bereits ihre Grundfarbgebung erhalten haben. Foto: OL.D Modèles

Im Prototypenstadium befinden sich derzeit die folgenden beiden Modelle, die planmäßig ab Anfang Juni angeboten werden sollen: Grill-Express und UIC-Wagen der SNCF (1. Klasse Epoche III sowie 1./2. Klasse Epoche IV). Die bislang unveröffentlichten Fotos zeigen fertig gestaltete Modelle aus dem 3D-Druck mit Railcolor-Airbrush-Lackierung vor dem Aufbringen von Schiebebildern.

Märklin-Auslieferungen im Mai:

In die Auslieferung gelangt ist Mitte Mai die Elektrolok 101 003-2 der Deutschen Bahn AG in der Sondergestaltung "Design & Bahn" (Art.-Nr. 88678) der Künstlerin Gudrun Geiblinger, die ein Werbeträger für eine Sonderausstellung des DB-Museums ist und mit den Herbstneuheiten 2021 angekündigt wurde.



„Design & Bahn“ bewirbt die von Gudrun Geiblinger gestaltete 101 003-2 der DB AG, die als Modell (88678) nur ausgeliefert wurde.

Da Märklin für sein Modell einst die ersten Maschinen dieser Baureihe als Vorlage ausgewählt hatte, passt die Form perfekt zur Vorlage dieser Neuheit. Die folgenden Serienmaschinen weisen hingegen Änderungen an den Lüftern auf, die in der Spur Z stets unberücksichtigt blieben. Eine Besonderheit ist die beidseitig unterschiedliche Bedruckung – die Gegenseite zeigen wir in den Meldungen unserer Internetseiten.

Ebenfalls im Handel eingetroffen ist die TRAXX-Lok Baureihe 146⁵ (88485) für den als IC2 bezeichneten Nahverkehrszug in Fernverkehrsdiensten. Wie die vorgenannte Lok besitzt auch sie einen Glockenankermotor warmweiß/roten Lichtwechsel mittels LED.



Mangels passender Form im Baukasten ist die Baureihe 146⁵ als Zuglok des IC2 (88485) weniger überzeugend gelungen. Wie die noch ausstehenden Wagen ist sie ein Kompromiss für Freunde der modernen Epoche VI.

Nicht wirklich passend ist hier die Märklin-Form, denn das Vorbild gehört einer geänderten Unterbaureihe an. Deren Erscheinen versucht sich der Hersteller nur durch die bis zur Front durchgehende Rahmenlackierung und eine aufgedruckte Zugzielanzeige zu nähern. Beim zweitgenannten Merkmal ist dies nur bedingt gelungen, denn diese gehört eigentlich in das Führerstandsstirnfenster und ist hier deutlich zu hoch platziert und davon sichtbar abgesetzt.

DB-Aktion auch auf der Modellbahn:

Die Deutsche Bahn AG hat unter dem „#WeStandWithUkraine“ Hilfskonvois in die Ukraine gestartet, die als Schienenbrücke Ukraine mediale Aufmerksamkeit fanden. Der Vectron MS mit der Betriebsnummer 193 394 erhielt eine dazu passende Gestaltung, die nun auch im Maßstab 1:220 nachempfunden werden kann.

Modellbahndecals Andreas Nothaft (<https://www.modellbahndecals.de>) bietet dazu ab sofort die passenden Nassschiebebilder (Art.-Nr. 6660) an.

Viel Neues bei American Z Line:

Eine ganze Reihe von Auslieferungen gibt es diesen Monat bei AZL zu melden. Als „Pinienbaum-Lackierung“ bekannt wurde die Farbgestaltung der Northern Pacific, in der die EMD F7 als A-B-Doppel (Art.-Nr. 63004-1) und einzelne A-Einheit (63004-2) zu haben ist.

Die EMD E7 A & B erscheint nun in der ansprechenden Farbgebung der Atlantic Coast Line mit zwei Betriebsnummern-Kombinationen (64609-1 / -2).

Eine neue Variante gibt es auch von der ALCO PA1, die in der Lackierung der Southern (64417-1 / -2) nicht minder ansprechend wirkt. Zu ihnen passt die siebenteilige Wagenpackung des Southern Crescent Limited.

Die als Modell noch recht jungen und in ihren Details an die jeweilige Bahnverwaltung angepasste Rangierlok EMD SW1500 erscheint im Mai in Ausführung der populären CSX (62704-1 bis -3), für die gleich drei Betriebsnummern zur Auswahl stehen.



EMD E7 A & B in der Farbgebung der Atlantic Coast Line (Art.-Nr. 64609-2; Bild oben) und ALCO PA1 der Southern (64417-1; Bild unten). Fotos: AZL / Ztrack

Wegen großer Nachfrage werden nun für die Southern-Pacific-Züge „Cascade“ and „Lark“ nun in limitierter Auflage folgende Einzelwagen nachgereicht: 4-4-2- (73046-4 / -5) und 6-6-4-Schlafwagen (73146-3), Speise- (73546-1 / -2), Gepäck- (73646-1), Kanzel- (73846-1 / -2) und Postwagen (73946-3).

Herstellerfotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie unter <https://www.americanzline.com>.

Neue Collection Spur Z Jahresversion 2022:

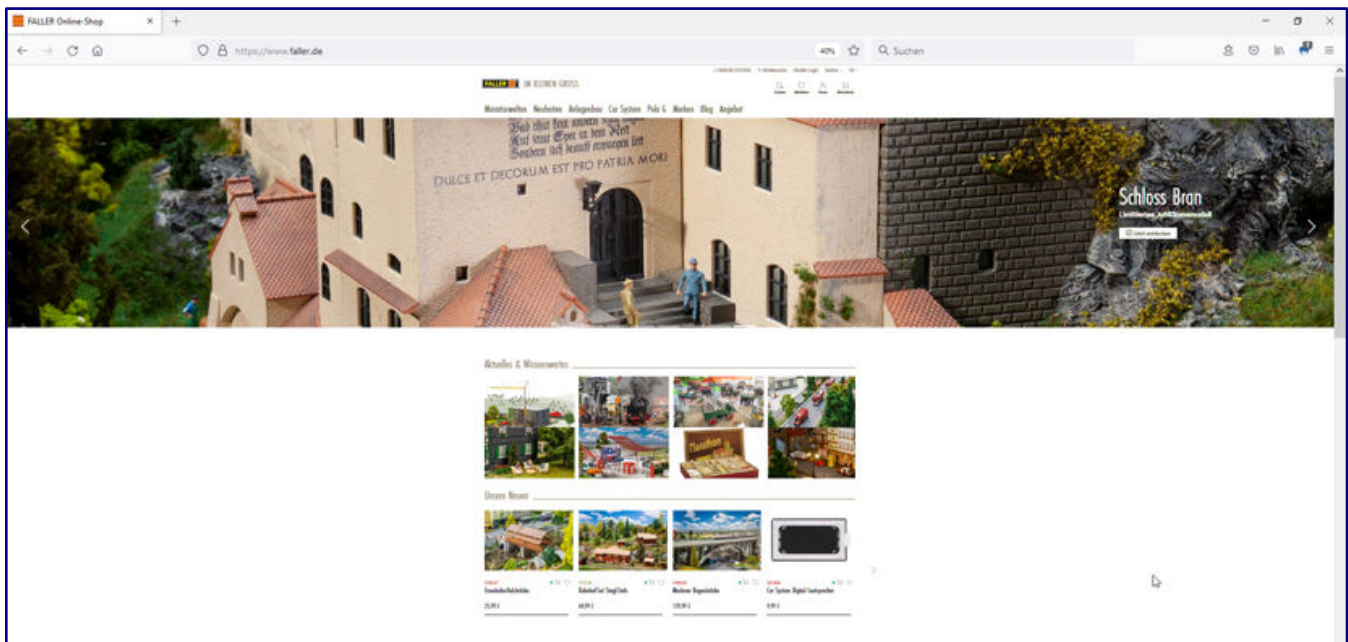
Nach unserem Nutzerbericht zur Collection Spur Z in der Jahresversion 2019 in **Trainini®** wies uns Hersteller Modellplan (<https://modellplan.de>) auf die bis zum Erscheinen dieser Ausgabe verfügbare, neue Version 2022 hin.

Inzwischen ist diese auf den Seiten des Anbieters zu finden und enthält laut offizieller Angabe 3.960 Artikel- und 7.289 Variantenbeschreibungen mit über 7.000 Farbabbildungen. Für das Fortschreiben der Datenbank zeichnete bis zu seinem plötzlichen Tod im letzten Jahr Thomas Zeeb verantwortlich, seitdem hat Modellplan dies selbst übernommen.

Die Systemvoraussetzungen sind auf den Modellplan-Seiten nachzulesen, Angaben zu neuen Funktionalitäten oder verbesserten Funktionen gegenüber Vorgängerversionen konnten wir dort nicht entdecken. Hier empfehlen wir bei Interesse eine vorherige Anfrage an den Anbieter.

Neuer Eigenvertrieb bei Faller:

Seit dem 25. Mai 2022 hat der Gütenbacher Zubehörhersteller Faller (<https://www.faller.de>) eine optisch und technisch modernisierte Internet-Vertriebspräsenz. Angeboten werden dort aus nur einer Hand rund 10.000 Produkte von 38 Marken des Modellbaus.



Der elektronische Eigenvertrieb wurde von Faller völlig neu gestaltet und ist nun zusätzlich auch auf mobile Endgeräte ausgerichtet.

Die neue Gestaltung und stabile Leistung erlauben nun auch Zugriffe von mobilen Endgeräten bis herunter zum Mobiltelefon. Übersichtlichkeit, einfache Menüführung und treffsichere Produktsuche sind die drei Kernpunkte, die Faller seinen Kunden verspricht.

Exklusive Archistories-Neuheit:

Für Ztrack (<https://ztrackcenter.com>) produziert worden ist seitens Archistories der neue „Interlocking Yard Tower 'Dunkirk'“ (Art.-Nr. 102221). Das Vorbild dieses US-Stellwerks steht in Dunkirk, nahe Columbus, in Ohio an einer Eisenbahnkreuzung.

Dessen eher nüchterne und funktionale Gestaltung besitzt mit dem historisierenden Zinnenmotiv an der Oberkante dennoch einen hohen Wiedererkennungswert. Von der Vorlage abgeleitet worden ist ein Bausatz, der sich in zwei Versionen bauen lässt: originalgetreue Zinnen-Version „Dunkirk“ oder mit flach geneigtem, auskragendem Walmdach als fiktives Stellwerk „Haley“.

Die Walmdach-Version macht das kleine Stellwerk auch in europäisch geprägten Dioramen einsetzbar. Dank der Außentreppe sollte es dort seine Wirkung nicht verfehlen. Deshalb ist der Bausatz in Kooperation für deutsche Kunden auch über den 1zu220-Shop erhältlich (<https://www.1zu220-shop.de>).

Das wird auch für die separat erhältlichen Klimaanlage und Regenrohre von Z-Doktor Modellbau gelten, die aus dem 3D-Druck stammen. Der Gebäudebausatz besteht aus durchgefärbtem Hartkarton.

Neuer Digital-Ausrüster für die Spur Z:

Als neuer Digitalanbieter crZ-Ulm (<https://www.crz-ulm.de>) stellt sich Christian Ribatzky aus dem schwäbischen Umland Ulms unseren Lesern vor. Selbst entwickelte Platinen für einen einfachen Digital-Umbau sind sein Geschäftsfeld.

Gegenüber dem etablierten Hersteller Velmo bietet er ein anderes Konzept an. Seine Platinen sind einzeln erhältlich und müssen selbst mit einem passenden Decoder versehen werden. Auf den neuen Seiten angeboten werden aber auch Leiterplatinen, auf denen ein D+H-Decoder bereits aufgelötet ist. Ebenso stehen Digitalisierungsdienstleistungen zur Auswahl.

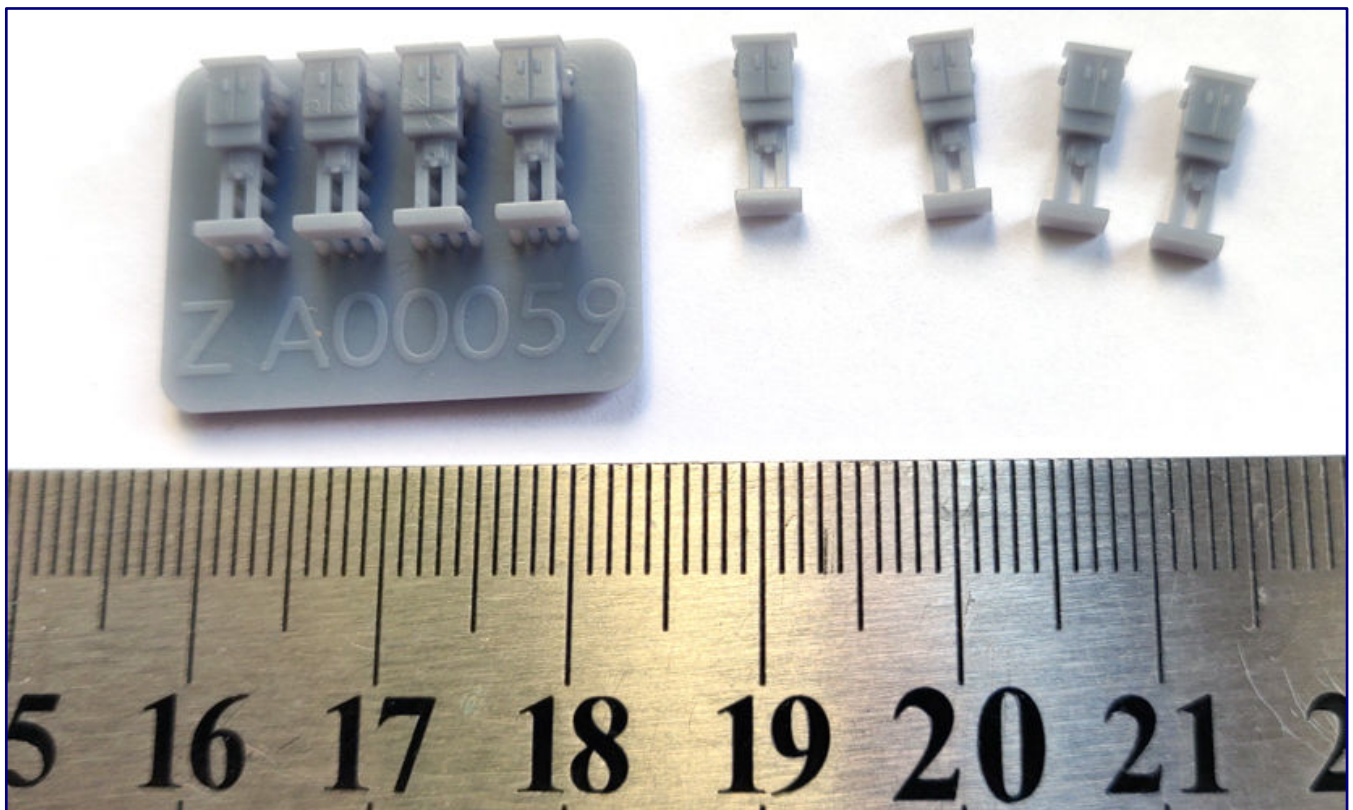
Das schon recht umfangreiche Angebot, das laufend ausgebaut werden soll, ist auf den Anbieterseiten einzusehen. Im Testbericht zum Siemens Vectron MS von Märklin haben wir auf eine zu diesem Modell passende Lösung bereits hingewiesen.

Sammlerpackung bei WDW Full Throttle:

Die neue Sammler-Zusammenstellung "CSX Heritage" (Art.-Nr. FT-COL60) von WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) besteht aus Wagen der früheren Packungen FT-4023 und FT-4024. Sie tragen die Betriebsnummern ACL 83746 und SCL 883816. Wie schon im Vormonat handelt es sich um schwarz lackierte Schüttgutwagen, allerdings in diesem Fall abweichender Bauart.

Sinnvolles Streckenzubehör angekündigt:

Zeitnah erhältlich sein werden bei der Modellbahnunion (<https://www.modellbahnunion.com>) wohl Streckenfernsprecher alter Umsetzung (Art.-Nr. MU_Z-A00059), einsetzbar in den Epochen III und IV.



Streckenfernsprecher alter Bauart der Bundesbahn werden bald Einzug im Eigenprogramm der Modellbahnunion halten.

Pro Packung sollen vier Exemplare als unlackierte 3D-Druck-Teile aus Resin angeboten werden. Die hochdetaillierten Accessoires für Bundesbahnstrecken lassen sich mit handelsüblichen Werkzeugen und Farben bearbeiten. Als geeignete Farben werden beispielsweise Revell Email oder Revell Aqua Color empfohlen.

Märklin-Sommerneuheiten 2022:

Mitte Mai hat der Göppinger Marktführer seine Sommerneuheiten 2022 bekannt gegeben. Zu nennen ist hier zunächst die MHI-Exklusiv-Neuheit in Form einer Zugpackung „Deutsche Bundespost“ (Art.-Nr. 81341), bestehend aus einer Diesellok V 36 der OPD Hannover in posteigener, roter Lackierung und passenden Wagen.



Zur Zugpackung „Deutsche Bundespost“ (Art.-Nr. 81341) gehört neben den hier abgebildeten Fahrzeugen noch ein Tempo-Dreirad in der cadmiumgelben Bundespostlackierung samt Posthorn. Foto: Märklin

Sie führt zwei gedeckte Güterwagen Gmhs 53 der DB (mit dem überarbeiteten Fahrwerk) und einen Rungenwagen Rmms 33 mit Bremserbühne mit. Zum Verladen ist noch ein gelbes Tempo-Dreirad in Gestaltung der Deutschen Bundespost Bestandteil dieser Packung. Der Betriebszustand wird mit 1963 angegeben (Epoche III).

Interessante Modell verspricht auch die Bronze-Feinguss-Serie: Während der nun angekündigte offene Güterwagen Omm 52 (86236) die Reihe offiziell fortsetzt und vor allem die Sammler anspricht, wendet sich eine weitere Neuheit, die in gleicher Fertigungsweise entsteht, an die Betriebsbahner.

Auch die Güterzugdampflok der Baureihe 50 (88846) enthält, durchweg auf aktuellem technischem Stand, ein Echtbronze-Gehäuse – in diesem Fall natürlich lackiert und beschriftet. Die Herstellungstechnik ermöglicht es aber erstmals, auch eine dreidomige Ausführung dieses beliebten Modells wiederzugeben. Die Fenster des Kabinentenders erhalten wieder gedruckte Rahmennachbildungen.



Verlorene Form und Bronzeguss machen nun auch eine dreidomige Güterzugdampflok der Baureihe 50 möglich (88846). Foto: Märklin

Mit der 101 088-3 in Sondergestaltung „Dampfbahnroute Sachsen“ (88679) folgte eine weitere Werbelok auf Basis der Baureihe 101, während jene der Re 420 (ex RE 4/4^{IV} der SBB) in Folierung „175 Jahre Schweizer Eisenbahnen“ (88596) seit einigen Wochen bekannt war und auch schon von uns kommuniziert wurde.

Zu guter Letzt wird eine weitere Vectron-Variante angekündigt, die vor allem in den Niederlanden anzutreffen ist. Das Vorbild der Baureihe 193 in schwarz-grüner Grundgestaltung mit dem Motiv „Flying Dutchman“ (88233) gehört in den ELL-Mietlokbestand bei der LTE und ist Teil der Lokgestaltungsreihe „Logistics4Legends“.



Mit dem „Flying Dutchman“ von ELL, vermietet an LTE folgt bereits die nächste Variante eines Siemens Vectron (88233). Foto: Märklin

Alle aufgeführten Lokmodelle sind, auch wenn wir dies nicht explizit immer dazugeschrieben haben, auf dem aktuellen, technischen Stand. Das umfasst einen Antrieb per Glockenankermotor und Beleuchtung mit wartungsfreien LED (Spitzenlicht warmweiß) ebenso wie Detailsteuerung bei der Dampflokomotive und neu konstruierte Einholpantographen bei den Ellok-Umsetzungen.

Einen haben wir noch....:

Etwas Besonderes zum 50-jährigen Jubiläum der Spurweite Z haben sich der 1zu220-Shop, FR Freudenreich Feinwerktechnik und unser Magazin ausgedacht. Die Fertigung in einmaliger Auflage von 38 Modellen übernahm FR, während die Anregung und weitere Begleitung von **Trainini®** ausging.

Als Auftraggeber und Anbieter des Sondermodells wirkt der 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>), über den diese Überraschungsneuheit ab Mittwoch, 15. Juni 2022 erhältlich sein wird. Die Vorlaufzeit von etwas über zwei Wochen ist erforderlich, um allen Interessenten die Chance zu geben, ein Modell zu erwerben.

Wegen der starken Limitierung rechnen wir damit, dass dieses Wunschmodell vieler Epoche-IV-Freunde schnell ausverkauft sein wird. Der Anbieter möchte daher Beschwerden vorbeugen und eine Vorlaufzeit schaffen.

Entsprechend werden keine Vorbestellungen oder Reservierungen angenommen! Die bereits angelieferte Ware wird zu Geschäftsbeginn des genannten Tags im elektronischen Vertrieb auf verfügbar geschaltet und zeigt gemäß Lagerbestand die Lieferfähigkeit an. Bestellungen nach Ausverkauf sind folglich nicht möglich.



Chromoxidgrün mit weißaluminiumfarbenem Dach und zweifarbiger Beschriftung präsentiert sich der Paketpostwagen Post 2ss-t/13 (Art.-Nr. 49.341.51), der in einmaliger Auflage von nur 38 Exemplaren ab dem 15. Juni 2022 zum Jubiläum „50 Jahre Spurweite Z“ exklusiv vom 1zu220-Shop angeboten wird.

Das Modell werden wir in der nächsten Ausgabe kurz besprechen und etwas expliziter vorstellen. Es handelt sich um den Postwagen Post 2ss-t/13 (Art.-Nr. 49.341.51), abgeleitet aus einer Güterwagenbauart der DB, mit UIC-Nummer und altem Posthorn der Deutschen Bundespost.

FR Freudenreich Feinwerktechnik hatte zuletzt vor etwa zehn Jahren im eigenen Vertrieb ein Modell dieser Bauart angeboten. Beide damals angebotenen Varianten lagen in ihrer wiedergegebenen Dienstzeit weit auseinander und waren schnell ausverkauft. Die einmalige Sonderserie für den 1zu220-Shop bildet das Bindeglied zwischen beiden Ausführungen.

Impressum

ISSN 1867-271X

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten und Ausgaben sind im Katalog der DNB unter <https://portal.dnb.de> abrufbar.

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)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Oleksiy Mark, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Oleksiy Mark, Torsten Schubert

Lizenzierte **Trainini Mitgliedergruppe** (<https://www.facebook.com/groups/1597746057122056/>): Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**)

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).

Veranstaltungs- und Werbeanzeigen Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit und erkennbarem Spur-Z-Bezug 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 <https://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.