

T3: Kein bisschen leise

Die Vorbereitungen und Konstruktionsarbeiten sind weitgehend abgeschlossen, jetzt soll im ersten Quartal 2016 mit dem Formenbau begonnen werden.



Zeichnung aus der Konstruktion

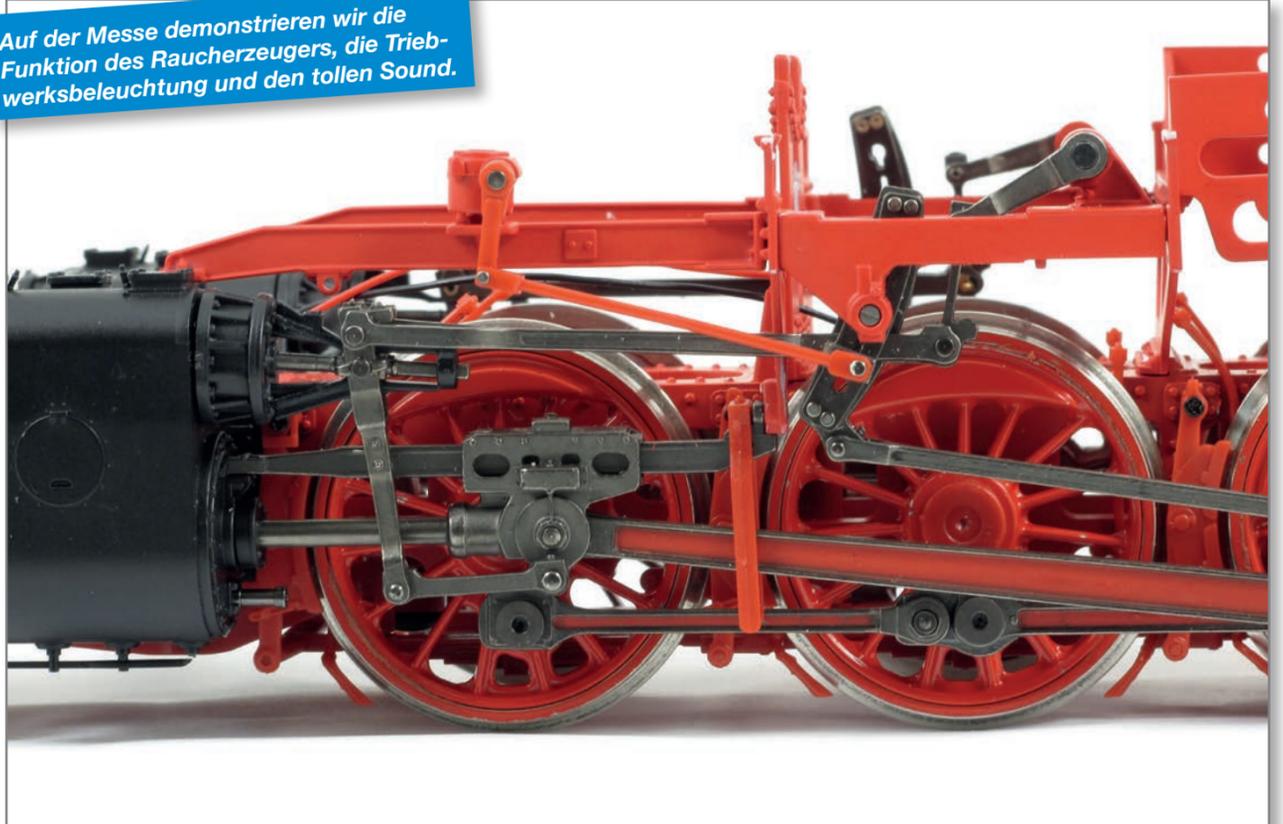
Vor 134 Jahren dampfte die erste T3, gebaut von Henschel, über preußische Gleise. 1925 wurden dann noch über 500 dieser Loks als BR 89 in den Bestand der Deutschen Reichsbahn übernommen.

Inzwischen ist der kleine Dreifachkuppeler eine der Lieblingsloks der Modellbahner. Und als Spur 0 Modell wird die BR 89 nicht nur, aber ganz besonders auf kleineren Anlagen eine gute Figur machen.

Das Modell kommt in der Ausführung der DB Epoche 3 und startet mit dem Formenbau voraussichtlich noch im ersten Quartal dieses Jahres in die Produktion. Detailreichtum und reichhaltige Ausstattung sind natürlich auch bei der T3 zu erwarten.

So kann sich der Modellbahner auf einen tollen Originalsound ebenso freuen wie über den Rauchgenerator. Fahrgestell und Kessel aus Metall sorgen auch für das nötige Eigengewicht.

Auf der Messe demonstrieren wir die Funktion des Raucherzeugers, die Triebwerksbeleuchtung und den tollen Sound.



Über 1.500 Präzisionsteile: die Baureihe 50 von Lenz Spur 0

Die aufwändige Fertigung der verschiedenen Baugruppen ist in vollem Gange. Das Foto vermittelt einen Eindruck von der Komplexität einzelner Baugruppen, hier ist es die so genannte Heusinger-Steuerung. Jedes Teil muss hier mit geringster Toleranz produziert und mit absoluter Präzision montiert werden.

BR 50: Fertigung schreitet fort

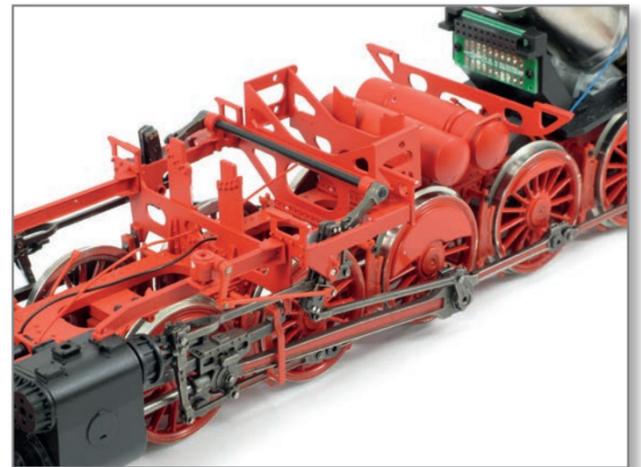
Aus immerhin mehr als 1.500 Bauteilen besteht die Lenzsche BR 50 im Maßstab 1:45. Diese Bauteile müssen konstruiert, produziert und montiert werden.

Die aufwändige Fertigung der Baureihe 50 ist in vollem Gange. Alle Bauteile werden geprüft, anschließend montiert und das Ergebnis erneut einer Überprüfung unterzogen.

Hierbei sind die Erfahrungen aus Konstruktion und Bau der BR 24, zum Beispiel beim vorbildgerechten Lok-Tender-Abstand im gekuppelten Zustand, natürlich von Vorteil und fließen in den Prozess ein. Ständige Kontrolle in jeder Phase von Produktion und Montage ist aber trotzdem notwendig. Dazu werden häufig Teile oder

Baugruppen nach Gießen geschickt und hier kontrolliert. Zusätzlich fliegt ein erfahrener Mitarbeiter regelmäßig nach China, um vor Ort zu prüfen und gegebenenfalls zu korrigieren.

Ein enormer Kosten- und Zeitfaktor mit Einfluss nicht nur auf die Kalkulation, sondern auch auf den Lieferzeitpunkt. Es sind eben leider nie alle Unwägbarkeiten zu berücksichtigen. Derzeit finden ausgiebige Langzeit-Fahrttests statt. Wir planen, die Auslieferung der BR 50 bis Mitte dieses Jahres möglich zu machen.



Schlüssel zum Erfolg.

Nicht wenige Insolvenzen der vergangenen Jahrzehnte waren hausgemacht. Häufig macht das Wort vom Missmanagement die Runde.

Auch der Modellbahnsektor wurde von einigen mehr oder weniger überraschenden Nachrichten insolventer oder in Schwierigkeit geratener Unternehmen durchgerüttelt.

Für Lenz-Elektronik gilt eine einfache Regel: Es wird nur so viel Projekt-Volumen gleichzeitig gestemmt, dass ausreichend Reserven und Liquidität erhalten bleiben. Neue Projekte können geplant werden, die Realisierung wird erst begonnen, wenn andere Projekte das Kapital dafür erwirtschaftet haben. Das ist ein Schlüssel für Erfolg auf wirtschaftlich solider Grundlage.

Lokschlüssel

Mehr Tasten für mehr Komfort: die Entwicklung des Lokschlüssels geht weiter.

Im Verlauf der Tests hat sich gezeigt, dass zusätzliche durch Tasten bedienbare Steuerungsoptionen wünschenswert sind. Deshalb sind im Vergleich zum ersten Entwurf noch zwei Tasten hinzugekommen.



Fünf Digitalfunktionen können jetzt durch einen Tastendruck direkt geschaltet werden, weitere fünf durch zwei Tasten.

Erste Muster des neuen Designs sollen auf der Spielwarenmesse präsentiert werden.

Gleise

Für einen Herstellerwechsel gibt es viele Gründe. Qualität ist nur einer davon.

Qualität ist nicht der einzige Grund dafür, dass mittelfristig alle Lenz Spur 0 Gleise vom englischen Hersteller Peco gefertigt werden sollen.

So bietet die Produktion in Beer (nein, damit ist kein Bier gemeint, sondern das ist eine Ortschaft an der Kanalküste in der englischen Grafschaft Devon) erheblich kürzere Wege, auch für Produktionsvorbereitungen, Qualitätskontrollen und Lieferung. Und damit natürlich auch Kosteneinsparungen, da der lange Seetransport entfällt.

Peco gilt als erfahrener, exzellenter und höchst kompetenter „Gleisbauer“. Die neue Dreiwegweiche des Lenz Gleissystems ist bester Beweis dafür.

Nun sollte der Modellbahner aber nicht auf neue Lenz-Gleise warten, denn die Umstellung wird einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen, da für alle Gleise die Formen neu angefertigt werden müssen.



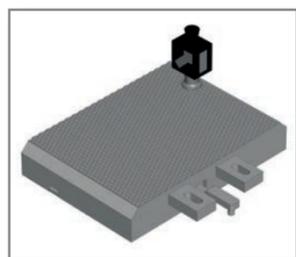
Weichenantrieb

Wechsel des Gleisherstellers erfordert auch Neukonstruktion des Weichenantriebs.

Die aktuelle Dreiwegweiche des Lenz Spur 0 Gleissystems wurde mit großem Erfolg bei Peco gefertigt und von den Modellbahnern durchweg positiv aufgenommen.

Einen kleinen Wermutstropfen hat diese Neukonstruktion allerdings: der ansteckbare Weichenantrieb, schon fast produktionsreif, muss nochmal konstruktiv überarbeitet werden, damit der Antrieb auch an die neuen Weichen von Lenz passt.

Der Modellbahner muss sich also noch ein klein wenig in Geduld üben, an dieser Neukonstruktion wird derzeit mit Hochdruck gearbeitet, damit der Antrieb bald produziert und geliefert werden kann.



BR 94.5

Das Original ist seit einiger Zeit mit schwerem Kesselschaden abgestellt. Der Wiederaufbau ist sehr kostspielig und für den Verein nur mit Spenden realisierbar.



Zeichnung aus der Konstruktion

Die 94 1538 ist nicht einsatzbereit. Die Instandsetzung des Kessels schlägt mit einem sechsstelligen Eurobetrag zu Buche - für den Inhaber-Verein nur mit Hilfe von Spenden realisierbar.

Vom Verkaufserlös der Rennsteig-Diesellok „Marion“, der BR 213, hat Lenz-Elektronik je Lok 100 Euro für den Wiederaufbau an den Verein überwiesen. Diesen Betrag haben sich die Käufer und Lenz geteilt.

Das Spur 0 Modell der BR 94 soll Mitte 2016 mit dem Formenbau in Angriff genommen werden. Der Fünfkuppeler wird, wie alle Lenz Spur 0 Lokomotiven, schon werkseitig mit Decoder versehen sein, der über das intelligente USP verfügt; ABC und RailCom sind ebenso selbstverständlich.

Kessel und Fahrgestell werden aus Metall gefertigt. Natürlich wird es auch Sound und Rauchgenerator geben.

BR 38

Die als preußische P8 der Gattung 35.17 eingeführte Personenzuglok wurde später zur 38.10-40 und dient in der Epoche 3 Version als Vorbild für das Spur 0 Modell.



Zeichnung aus der Konstruktion

Diese wunderschöne Personenzuglokomotive steht auf der Liste der kommenden Lenz Spur 0 Dampflokomotiven. Sie ist unverwechselbar schon durch den größeren Abstand zwischen mittlerer und hinterer Kuppelachse sowie durch die typische preußische Form des Kessels.

Die Konstruktion des Modells ist bereits weitgehend abgeschlossen. Auf die Produktion der BR 38 allerdings

wird der Modellbahner noch ein wenig warten müssen, denn sie wird erst im Anschluss an die Fertigstellung der Rennsteigloks BR 94 erfolgen.

Auch die BR 38 wird wieder alle ohnehin Lenz-typischen Ausstattungen erhalten wie den Decoder mit USP, RailCom und ABC. Wie schon bei der BR 50 und der BR 24 wird trotz vorbildgerechten Lok-Tenderabstands das Kuppeln des Tenders einfach sein.

Aktuelle Informationen · Lenz Spur 0

Lenz' erste E-Lok

Die Nahverkehrs- und Güterzuglok E 41 war wegen der Achslast von maximal 15 t auch für den Einsatz auf Nebenstrecken geeignet. Ein ideales Modell für Spur 0 Anlagen.



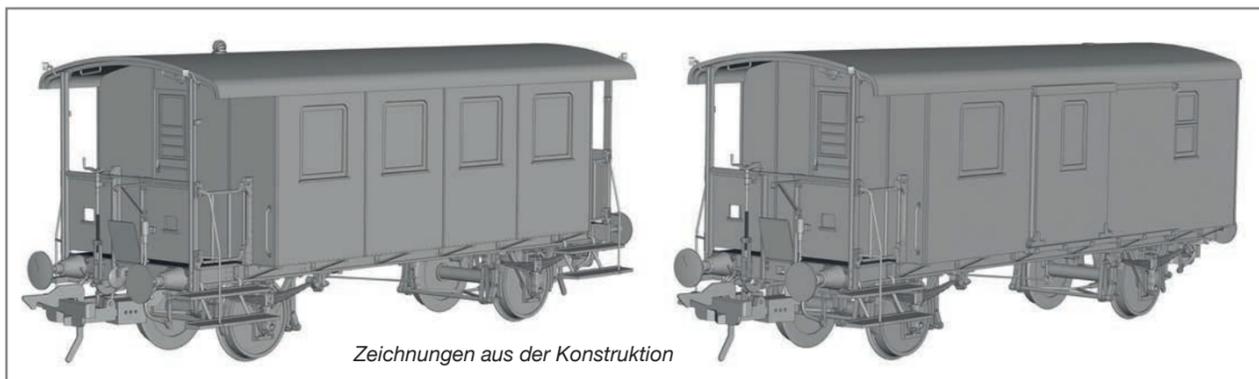
Zeichnung aus der Konstruktion

Nebenstrecke in Epoche 3 dürfte eines der häufigen Themen auf Spur 0 Anlagen sein, da dies auch auf durchschnittlich verfügbarer Anlagenfläche glaubhaft darstellbar ist.

Da können Lokomotiven wie die BR 50 oder eben die E 41 perfekt eingesetzt werden. Angetrieben wird die Lok mit einem Hochleistungsmotor. Das Fahrgestell ist natürlich aus Metall gefertigt und auch bei dieser Lok



wechselt der Lokführer mit der Fahrtrichtung. Originalsound in exzellenter Qualität aus den 2015 neu entwickelten Lautsprechern mit Holzmembran. Die fernbedienbaren Pantographen sind eine Entwicklung in Kooperation mit Sommerfeldt.



Zeichnungen aus der Konstruktion

Neues Lenz Spur 0 Projekt: Kurze Lokalbahnwagen Bauart Bay CL

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts beschafften die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen für die Nebenstrecken zweiachsige Personenwagen mit fünf Metern Achsstand sowie passende Post- und Gepäckwagen. Im Bestand der DB hielten sich diese Wagen bis in die 1960er Jahre und können auf Anlagen der Epoche 3 und sogar noch 4 eingesetzt werden.

Lokalbahnwagen der Bauart Bay CL sollten als Fahrzeuge leichter Bauart zusammen mit den zweiachsigen Loks verschiedener Baureihen sparsame und kostengünstige Züge auf Nebenbahnen bilden.

Das Modell ist ein Bay CL 06b nach Blatt 570. Die Wagen hatten zwei Plattformen mit Schiebetüren, über die man den Fahrgastraum erreichte. Die CL 06b boten 31 Sitzplätze in der 3. Klasse sowie ein Dienstabteil für den

Zugführer. Dieses wurde aber schon zu Reichsbahnzeiten zu einem Sitzabteil umgebaut.

Insgesamt 74 Bay CL 06b wurden zwischen 1906 und 1909 gebaut, von denen im Jahre 1950 noch 51 betriebsfähige Fahrzeuge zur DB gehörten.

Das fein detaillierte Modell wird mit zwei verschiedenen Betriebsnummern geliefert (Art.Nr. 41145-01 und 41145-02) und selbstverständlich eine Innenbeleuchtung haben.

Die Post-/Gepäckwagen der Bauart PwPostL 06 waren unterteilt in einen etwa fünf Meter langen Gepäckraum sowie ein 2,1 Meter langes Postabteil, an das sich die einzige Plattform des Wagens anschloss.

Im Postabteil waren zwei Arbeitsplätze eingerichtet. Zugang zum Gepäckraum hatte man über zwei Schiebetüren in den Seitenwänden und eine weitere Türe am Wagenende ohne Plattform.

Zwischen 1906 und 1909 wurden insgesamt 79 Post-/Gepäckwagen PwPostL Bay 06 nach Blatt 606 gebaut von denen im Jahre 1950 noch 44 Wagen zur DB gehörten.

Auch dieses Modell (Art.Nr. 41146-01) kommt in der für Lenz typischen feinen Ausführung und wird mit Innenbeleuchtung ausgestattet werden.

Mit zwei CL 06b und einem PwPostL hat man einen typischen Nebenbahnzug der 50er und 60er Jahre.

Das Rad neu erfinden?

Was haben Mercedes, Opel, VW, Ford, Porsche, BMW, Renault, Toyota usw. gemeinsam? Sie alle kaufen bei Thyssen Krupp, Mahle, Bosch, Borg-Warner, Valeo, Microsoft, LG Chem, Magneti Marelli und vielen anderen.

Sie kaufen Know-how und sie kaufen Teile für ihre Produkte. Denn man muss das Rad nicht mehrmals erfinden.

In der im Verhältnis zur Automobilbranche sehr überschaubaren Modellbahnbranche ist enorm viel Know-how vorhanden. Dies nutzen die Hersteller untereinander, man partizipiert voneinander und spart Kosten für Parallelentwicklungen.

Nutzenfeier ist dann schließlich der Modellbahner. Und deshalb ist Kooperation besser als das Rad neu zu erfinden.

MCi

Gebaut auf Basis der Gmhhs Leipzig sollten die Behelfswagen MCi ab 1943 den kriegsbedingten Mangel an Personenwagen beheben.



Der Formenbau für das Modell ist abgeschlossen, als nächstes stehen der Test der Handmuster und die Gestaltung der Bedruckung an.

Der Drucktermin dieser Ausgabe der Lenzschen Presse liegt leider vor der Fertigstellung des ersten Musters, wir gehen aber davon aus, dass wir auf der Spielwarenmesse ein Muster zeigen können.

Gms, Gmmhs

Aus Geldmangel entschloss sich die DB Anfang der 1950er Jahre zu Umbau und Modernisierung der alten G10 und G02.



Im Programm der Lenz Spur 0 Güterwagen sind fünf verschiedene Ausführungen des Gms 54 (PVC- oder Stahldach, Bremserbühne) und drei Varianten des Gmmhs 56.

Einige Wagen verfügen über funktionsfähige, aufsteckbare Schlusslichter. Die Produktion hat inzwischen begonnen, ein Gms 54 ist bereits im Handel erhältlich.



Puh!
Das ist aber eine ziemlich lange To-do-Liste, die wir abarbeiten müssen...

Ok, ich fang dann schomma an

Aktuelle Informationen · Digital plus

Im Praxistest: LZV200

Die komplett neue Hardware der nächsten Digital plus Zentrale ist derzeit in der Erprobungsphase. Bei den Tests werden wir unterstützt von Modellbahnern, die auf ihren Anlagen die Hardware in der Praxis testen.



Statt auf neue Trends aufzuspringen haben wir bisher neue Entwicklungen konsequent verfolgt und als Update in das vorhandene System eingebracht.

Für den nächsten Entwicklungsschritt ist aber eine Neukonzeption der Hardware-Architektur nötig.

Wie die LZV100 kombiniert auch die LZV200 den Voraussetzungen und die Verstärkung des Signals.

Selbstverständlich entspricht auch die LZV200 den Voraussetzungen und Bedingungen beim Betrieb der Modellbahn. Bei Bedarf lassen sich

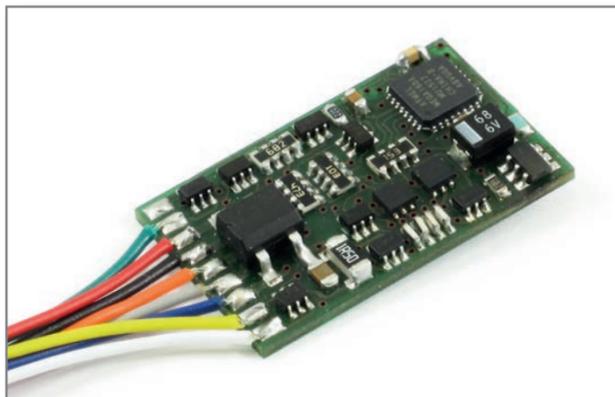
die Gleisspannung und der maximale Ausgangsstrom individuell einstellen. Max. 5 A stehen zur Verfügung, bei höherer Belastung schaltet die Sicherheitsschaltung ab.

Das bewährte Gehäuse bleibt. Zur Zeit laufen ausgiebige Tests der neuen Hardware.

Diese Tests erfolgen nicht nur im eigenen Labor, sondern eine Reihe Modellbahner unterstützt uns dabei und prüft die neue Zentrale im täglichen Praxiseinsatz auf ihrer Modellbahnanlage auf Herz und Nieren.

Lokdecoder STANDARD V2

Seit Mitte Dezember 2015 auf dem Markt: die zweite Version des STANDARD-Lokdecoders. Jetzt ist auch der preiswerteste Digital plus Lokdecoder ABC-fähig und für LED-Beleuchtung optimiert. Der Preis bleibt unverändert.



Einen 4. Funktionsausgang erhält man, wenn man an das freie äußere Lötpad ein Kabel anlötet. Die Zuordnung der Funktionsausgänge zu den F-Tasten des Digitalsystems kann beliebig erfolgen.

RailCom ist inzwischen Standard, deshalb kann der Decoder auch das. Ebenso wie Mehrfachtraktion und 2- oder 4-stellige Lokadressen.

Besonders praktisch und bei Modellbahnern beliebt: die ABC-Funktion, also das genaue Anhalten vor einem Signal oder die Blockstrecken-

automatik und der individuell einstellbare konstante Bremsweg. Weiterer Vorzug von ABC ist die Pendelzugsteuerung mit einstellbarer Wartezeit.

Natürlich ist der Decoder gegen Kurzschluss, Überlast und Übertemperatur geschützt. Mit einem Motor-Dauerstrom von 1 A und den Abmessungen 25 x 15 x 3,8 mm ist der STANDARD V2 für fast alle TT- oder H0-Loks geeignet.

Ausführliche Beschreibung aller Eigenschaften findet man auf der Webseite www.digital-plus.de/decoder.

Signalverstärker und -wiederholer

Nicht alle Wiederholungen sind langweilig. Besonders dann nicht, wenn es um Signalqualität und Stromversorgung für das XpressNet auf größeren Modellbahnanlagen geht. Da ist eine Wiederholung durchaus sinnvoll.



Bei großen Modulanlagen, z.B. bei Fahrtreffen, werden viele XpressNet-Geräte eingesetzt. Die Stromaufnahme der Geräte in der Summe übersteigt dann schnell das, was die Zentrale LZV100 zu versorgen in der Lage ist.

Um den daraus resultierenden Problemen zu begegnen, haben wir den XpressNet-Repeater entwickelt. Es handelt sich bei diesem Gerät nicht nur um eine Stromversorgung, sondern es wird aktiv das XpressNet Signal aufbereitet. Beide Dinge sind wichtig,

da über die häufig schlechte Qualität der Steckverbindungen nicht nur die Betriebsspannung abfällt, sondern auch die Signalqualität leidet. Empfohlen ist der Einsatz insbesondere auch für Abzweigungen des XpressNet.

Wir liefern die Leiterplatte zusammen mit dem passenden Netzgerät. Das Gerät hat kein Gehäuse, kann aber bequem festgeschraubt werden.

Der Repeater kann, um den Preis in vertretbaren Grenzen zu halten, unter der Artikelnummer 80150 direkt bei der Lenz-Elektronik bestellt werden.