

Die BR 89: Klein, aber so Lenz...

Eine der ersten Loks, die nach den „Normalien“ entstand, den preußischen Normen für den Bau von Schienenfahrzeugen. Und jetzt nach den Qualitätsnormen von Lenz.



Produktionsmuster

Das erste Muster der Lok ist fertig, nun folgen die Optimierungsarbeiten an den Formen. Parallel dazu wird an der Elektronik der Lok entwickelt.

Auch bei der BR 89 kommt die neue Drehzahlregelung zum Einsatz, die wir schon für die BR 50 entwickelt haben: Die Drehzahl des Motors wird durch einen auf der Motorachse montierten Winkel-Magnetsensor ermittelt. Dadurch entfällt die „Austastlücke“ in der Digitalspannung zur EMK-Mes-

sung. Das Ergebnis ist eine völlig geräuschlose Regelung

Der kleine Dreifachkuppler wird in zwei Epoche 3 Varianten erhältlich sein: als DB-Version und, natürlich mit allen typischen Änderungen, als DR-Modell. Beide Lok-Modelle überzeugen - neben der für Lenz-Loks typischen Ausstattung - durch einen vollen Original-Sound, den radsynchronen Rauchausstoß und die ebenso detailreiche wie vorbildgetreue Gestaltung.

Mehr Dampf

Lenz erweitert seine Palette von Dampflokomotiven um einige beliebte Modelle.

Wegen unserer hohen Qualitätsanforderungen war Entwicklung und Bau der BR 50 sehr anstrengend und zeit-aufwändig.

Wie kein anderer Hersteller (soweit uns bekannt) - verlangen wir von unseren Modellen eine Test-Laufzeit von 300 Stunden. Dabei werden eventuelle Schwachstellen deutlich sichtbar. Dann muss nach geeigneterem Material und/oder besseren Lösungen gesucht werden.

Diese Tests haben wir jetzt erfolgreich abgeschlossen einschließlich einiger neuer richtungsweisender Entwicklungen, wie z.B. Lok-Tender Kupplung, Dampfgenerator und Motorregelung.

Von all diesen Erfahrungen können wir und unser Partner in China bei den nächsten Modellen ausgiebig profitieren, so dass wir nun mit deutlich kürzeren Zeiten von der Konstruktion bis zur Lieferung rechnen können.

Konsequent hat Lenz also drei weitere Epoche 3 Dampfloks geplant:

Die **BR 56.2** (preußische G 8) ist quasi eine BR 55 mit Bissel-Vorlaufachse und technischen Verbesserungen. Die **BR 74** wurde als preußische T 12 fast 1.000 mal gebaut und war bis 1968 im Einsatz. Und schließlich die wegen des großen Abstands zwischen Lauf- und Treibachse unverwechselbare **BR 70** (bayr. Pt 2/3), einer Heißdampflok für leichte Personenzüge.

Sonderserien?

Die Variantenvielfalt mancher Vorbilder ist schier unüberblickbar. Und jeder Modellbahner hat so seinen „Liebling“...

Wann immer möglich wollen wir der Vielfalt des Vorbilds mit Sonderserien Rechnung tragen. Dabei handelt es sich immer um eine spezielle Variante eines vorhandenen Modells, die nur in einmaliger Auflage produziert wird. Wie viele Modelle gebaut werden wird durch die Anzahl der Bestellungen

bestimmt, die bis zum Vorliegen des ersten Musters bei uns eingehen. Wann ein Modell-Projekt den Musterstatus erreicht hat, erkennt man an der Status-Anzeige auf www.spur0.de.

Wichtig: es gibt dabei keine Mindestmenge, das angekündigte Modell wird in jedem Fall auch produziert!

Tag(e) der offenen Tür

Wir öffnen zum dritten Mal unsere heiligen Hallen für Besucher: am 25. und 26. März lädt Lenz wieder ein zur Besichtigung der Firmenräume, zu interessanten Gesprächen und Informationen und zu schmackhafter Verköstigung..

Wie jedes Jahr: Dortmund

Die Intermodellbau findet 2017 vom 5. bis 9. April statt. Selbstverständlich ist auch Lenz wieder mit einem Stand vertreten und freut sich auf viele Besucher. Aktuelle Informationen stets auf www.digital-plus.de.



Ein Meisterstück der Modellbaukunst

Es war mehr und vor allem aufwändigere Arbeit als zu Beginn des Projektes gedacht. Es gab zahlreiche und immer neue Herausforderungen an die Konstruktion und die Produktion. Das Ergebnis ist eine fantastische Lok.

Innovationen ohne Ende

Gleich eine ganze Reihe von neuen Entwicklungen sind in der BR 50 realisiert worden: Lok-Tender-Kupplung, geräuschlose Motoransteuerung mit Maxon DCX-Motor, kräftiger Dampf über eine lange Zeit ...

Auf dieses beeindruckende Modell können alle Beteiligten zu Recht stolz sein. Ausstattung und Detaillierungsgrad setzen Maßstäbe nicht nur für ein Spur 0 Modell.

Zahlreiche Ideen und Neuentwicklungen sind bei diesem Modell realisiert worden: der Abstand von Lok zu Tender beispielsweise ist vorbildgerecht eng, trotzdem lässt sich der Tender dank der neu entwickelten Kupplung leicht an- und abkuppeln und die BR 50 kann einen Mindestradius von 914 mm (Lenz R1) befahren.

Die beeindruckende vom Original aufgenommene Geräuschkulisse kommt aus zwei Lautsprechern (je einer im Tender und im Kessel). Die kräftigen Rauchstöße dampfen radsynchron, der Vorrat an Dampfdestillat ist ausreichend für eine lange Fahrzeit.

Auf www.spur0.de/50 findet man die umfangreiche Ausstattungsliste und ein Video, das die Handhabung der Lok-Tender-Kupplung demonstriert.

Als nächstes werden die Modelle der BR 50 mit Kabinen- und Wannentender produziert.



Eine kleine Geschichte der Zeit

Zwischen 1913 und 1924 wurde die preußische T 16.1 gebaut. Von den insgesamt 1.236 Stück der 1.070 PS starken Lok sind heute noch 10 Stück erhalten, betriebsfähig ist derzeit keine.



Zeichnung aus der Konstruktion

Das Vorbild der 94 1538 wurde 1922 in Dienst gestellt und war von 1927 bis zur Ausmusterung im April 1972 beheimatet im BW Dillenburg, dessen über 100-jährige Geschichte im darauffolgenden Jahr mit einer Sonderfahrt der 94 1538 ebenfalls endete. Danach fristete die Lok 25 Jahre lang ein Leben als Denkmal auf dem Bahnhofsplatz in Gönnern.

Im Oktober 1997 kam die Lok nach Meiningen, wo neben Kessel, Führerhaus und Radreifen u.a. auch Teile des Rahmens erneuert wurden. Danach

war sie, ausgerüstet mit der Riggenbach-Gegendruckbremse, im Einsatz auf der Rennsteigstrecke. 2012 musste sie wegen eines Kesselschadens abgestellt werden und wird seit 2015 wieder aufgearbeitet.

Drei Versionen mit allen Lenz-typischen Ausstattungs-Highlights sowie radsynchronem Dampf und Original-Sound werden angeboten: die auf dem Rennsteig eingesetzte 94 1538, eine 94 der DR in Epoche 3 Ausstattung sowie eine DB-Version ohne Riggenbach-Gegendruckbremse.

Garbes heißes Vermächtnis

Die preußische P 8 gilt als eine der genialen Konstruktionen mit Heißdampf-Triebwerk des preußischen Lokomotiv-Beschaffungs-Dezernenten Robert Garbe.



Zeichnung aus der Konstruktion

Nachdem sich Heißdampf-Triebwerke schon in den G 8 als wartungsfreundlich und leistungsfähig erwiesen hatten, bildete die P 8 mit ihrem sparsamen Heißdampf-Zwillingstriebwerk einen konstruktiven Meilenstein im Bau von Personenzug-Lokomotiven.

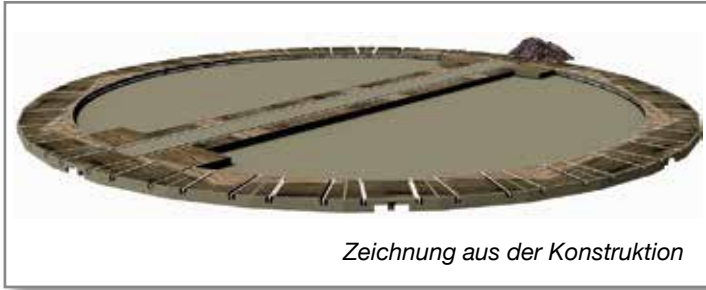
Mit einem Radstand (inkl. Tender 2'2'T 21.5) von weniger als 16 Metern passte die P 8 auch auf kleine Drehscheiben. Im Gegensatz zur Vorgängerin P 6 lief die P 8 vorwärts 100 km/h und rückwärts 50 km/h, im späteren Wendezugverkehr bei der DB mit

Wannentender sowie geschlossenem Führerhaus sogar 85 km/h rückwärts.

Bei diesem Modell darf man sich auf viele Varianten freuen: natürlich wird es die DB-Versionen mit Kastentender 2'2T 30 und Wannentender geben, aber auch eine DR-Variante mit Kastentender, großen Windleitblechen und Zentralverschluss-Rauchkammer-türe. Die legendäre P 8 in DRG-Ausführung kommt als Sonderserie. Alle Loks mit der neuen Lok-Tender-Kupplung, fantastischem Original-Sound und radsynchronem Dampfstoß.

Praktischer Teller

Wir nennen es Drehgleis, denn typische Merkmale wie die Grube fehlen. Dennoch kann man damit eine Lok drehen. Sogar als Teppichbahner.



Zeichnung aus der Konstruktion

Beneidenswert, wer eine hallenähnliche Fläche für seine Spur 0 Anlage zur Verfügung hat, der „normale“ Nuller muss sich in der Regel mit weniger Fläche begnügen.

So dürfte nicht selten ein End- oder auch Kopfbahnhof die Wahl sein. Hier wäre eine Drehscheibe willkommen, auf der vor allem diejenigen Loks gedreht werden können, sie rückwärts nur langsam oder gar nicht fahren würden.

Eine Drehscheibe erfordert aber wegen der Grube und der Bühne eine gewisse Einbautiefe, was wiederum für die unter den „Nullern“ sicher häufig anzutreffenden Teppichbahner recht ungünstig ist. Wer möchte für

die Drehscheibe schon ein Loch in den Fußboden ...

Aus diesem Dilemma heraus entstand die Idee des Drehgleises. Die ganze Konstruktion ist exakt genau so hoch wie ein Gleis aus dem Gleissortiment von Lenz Spur 0. Das Drehgleis benötigt also keine Vertiefung und kann deshalb auch von Teppichbahnern eingesetzt werden.

Winkel der Abgänge beträgt wie bei der einfachen Weiche 11,25°; Anzahl der Abgänge 32 (davon wird einer für den elektrischen Antrieb benötigt). Die Länge der Bühne im Drehgleis beträgt 500 mm, eine BR50 wird also darauf Platz finden..

Wellingtons Wunsch

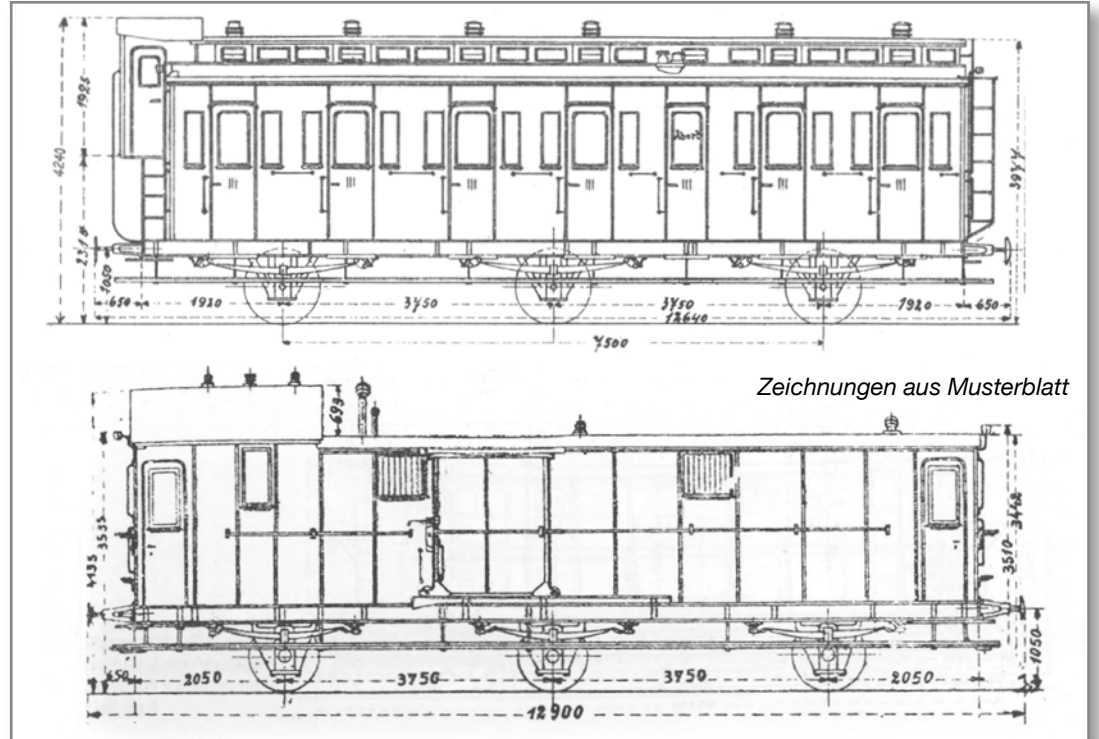
Der Wunsch des britischen Befehlshabers Wellington bei Waterloo nach der Ankunft der Preußen wurde vom greisen Blücher bekanntlich erfüllt. Lenz erfüllt ebenfalls den Ruf nach Preußen, allerdings nicht mit rund 50.000 Soldaten, sondern mit 15 Abteilwagen in unterschiedlichen Ausführungen.

Zu Beginn der Eisenbahn waren die Personenwagen ausschließlich Zweiachser. Erst ab etwa 1880 wurden Dreiachser gebaut, die sich u.a. durch eine höhere Laufruhe auszeichneten.

Nach der Verstaatlichung der Bahnen in Preußen entstanden die so genannten Normalien, Regeln für den Bau von Schienenfahrzeugen, die auch Personenwagen betrafen. Die dreiaxigen Abteilwagen sind nach diesen Normalien gebaut und waren überwiegend für den Einsatz in Personenzügen bestimmt.

Bei den ersten Modellen war noch Holz das vorherrschende Material, Anfang des 20. Jh. ging man zur Stahlbauweise über. Gleichzeitig wurde die Petroleumbeleuchtung nach und nach durch Gasleuchten ersetzt.

Die Preußen werden in verschiedenen Versionen produziert: je zwei 2. und 3. Klasse Wagen (B3 und C3) mit verschiedenen Betriebsnummern sowie mit und ohne Bremserhaus und dazu passend der Gepäckwagen Pwi 11. Alle Modelle in DB- und DR-Ausführung und für die Freunde der Epoche 2 auch als DRG-Variante.



Zeichnungen aus Musterblatt



10 t Kranwagen Wyhlen

Sein Begleitwagen hatten wir schon im Programm. Jetzt folgt der Kranwagen. Und was für einer!

Der Kranbegleitwagen basierend auf dem Niederbordwagen X 05 bekommt endlich auch (s)einen Kran.

Der Name des Krans leitet sich aus dem Ort der Fertigung ab: das schweizer Maschinenbauunternehmen Alb. Buss & Cie aus der Nähe von Basel gründete Ende des 19. Jahrhunderts eine Filiale auf der badischen Rheinseite in der Ortschaft „Wyhlen“ (heute ist das der Ort Grenzach-Wyhlen im Landkreis Lörrach).

Später wurde die Filiale zur eigenständigen „Eisenbau Wyhlen AG“. Hier wurden, neben Gießerei- und Wehranlagen, Straßen- und Eisenbahnbrücken, Schneepflügen und vielen weiteren Stahlbauten, auch Hafen-, Straßen- und Eisenbahn-Kräne gebaut.

Ende der 1970er Jahre stand die Firma kurz vor dem wirtschaftlichen Ende, wurde aber von der Dürr AG übernommen und gehört heute zur Dürr Systems GmbH.

Ursprünglich waren insgesamt 50 dieser Kranwagen geplant, aber wegen des 2. Weltkrieges wurden nur 40 Stück gebaut. Einige halbfertige Exemplare wurden erst in den 1950ern fertiggestellt und ausgeliefert. Derzeit sind noch vier bekannte Exemplare erhalten.

Die maximale Last der Kräne war auf 10 t begrenzt. Der Betrieb erfolgte ursprünglich manuell, später mittels Druckluft oder diesel-elektrisch.

Das Modell im Maßstab 1:45 hat es in sich und nutzt die Möglichkeiten digitaler Steuerung für vielfältige Funktionen wie:

- Aufbau drehen
- Ausleger heben und senken
- Haken heben und senken
- Gegengewicht verschieben

Die seitlichen Stützen können überdies von Hand heruntergeklappt werden.

Ein Modell, das sicher nicht nur im Zug „mitlaufen“ wird.

Ktmm 65

Ein weiterer Selbstentladewagen im Lenz Spur 0 Programm als Ergänzung zum Otmm 61 und Otmm 64.



Foto Harald Ott, Slg. Stefan Carstens

Auch für die Freunde der Güterzüge gibt es wieder einen besonderen Wagen. Und weil sich bei diesem Wagen die Epoche 3 und 4 Versionen nur geringfügig unterscheiden, gibt es den Ktmm 65 als DB-Wagen in beiden Epochen.

Von 1959 bis 1961 wurden 300 Ktmm 65 als Neufahrzeuge gebaut. Ab 1963 kamen dann noch einmal knapp 3.000 umgebaute Otmm 64 hinzu, erkennbar z.B. anhand der fehlenden Regenrinne.

Regel-Werk

Der neue Handregler LH101 kann alles, was der bewährte LH100 auch schon kann. Und, natürlich, zeitgemäß einiges mehr. Dabei steht Benutzerfreundlichkeit an erster Stelle.



Technische Gimmicks überlässt Lenz den Smartphones, der neue Handregler LH101 soll durch Benutzerfreundlichkeit und Funktionalität überzeugen.

Wie bei LH01 und LH100 stehen 9.999 Adressen zur Verfügung. 1024 Magnetartikel wie Weichen und Signale lassen sich mit dem LH101 schalten. Jede der 28 möglichen Funktionen in Lokdecodern kann separat als Mo-

ment- oder Dauerfunktion konfiguriert werden. Klar, dass auch der LH101 programmieren auf dem Programmiergleis ebenso beherrscht wie programmieren im Betrieb (PoM). Neue Ausstattungsdetails des LH 101 sind:

Display Helligkeit und Kontrast, XpressNet Adresse, Wahl des Club- und Fahrmodus - alle Einstellungen können individuell gewählt werden.

Toll und nützlich: der LH 101 kann Fahrstraßen - also eine Folge von Schaltbefehlen für Weichen und Signale, speichern. Mit verschiedenen LH101 können verschiedene Fahrstraßen gespeichert und gestellt werden.

Zwei Fahrmodi, drei Clubmodi

Im Normalmodus (Werkseinstellung) regelt man mit dem Drehknopf bis auf Fahrstufe 0 zurück.

Im Rangiermodus regelt man mit dem Drehknopf bis zur Fahrstufe 1 zurück. Angehalten wird die Lok durch Druck auf den Drehknopf. Der Vorteil dieses Modus beim Rangieren: Man kann, ohne auf den Regler schauen zu müssen, die Lok auf die kleinste Geschwindigkeit zurückregeln und läuft nicht Gefahr, dass die Lok zu früh stehen bleibt.

Die drei Clubmodi sind ideal für gemeinsame Aktivitäten mehrerer Modellbahner an einer Anlage:

Modus 1: Nur die eingestellte Lok kann gesteuert und Funktionen 0 bis 9 sowie Weichen und Signale können geschaltet werden.

Modus 2: Nur die eingestellte Lok kann gesteuert und Funktionen 0 bis 9 kann bedient werden.

Modus 0 schließlich ist die Werkseinstellung: der gesamte Bedienungsbereich des LH101 ist zugelassen.

Gern auch mit Funk

Eine überraschende und zudem noch preisgünstige Alternative zu einer kostspieligen drahtlosen Fernbedienung wird bei Lenz entwickelt.



Immer wieder von Modellbahner gewünscht: ein preisgünstiger kabelloser Handregler. Lenz wollte nicht den bereits am Markt erhältlichen Reglern ein weiteres Modell hinzufügen, sondern ist einen anderen Weg gegangen, der unter anderem die Weiterverwen-

dung der schon vorhandenen Handregler gestattet.

Die Lösung ist ein Funk-System, bestehend aus einer Sendeeinheit, die mit dem XpressNet verbunden wird, sowie mobilen Funkempfängern, in die die Handregler eingesteckt werden.

Den Funk-Empfänger trägt der Modellbahner ähnlich wie ein „Belt-Pack“ für drahtlose Mikrofone bei sich. Mehrere mobile Empfänger können von einem Sender versorgt werden, via Kabel im XpressNet angeschlossene Regler bleiben natürlich weiterhin Option.