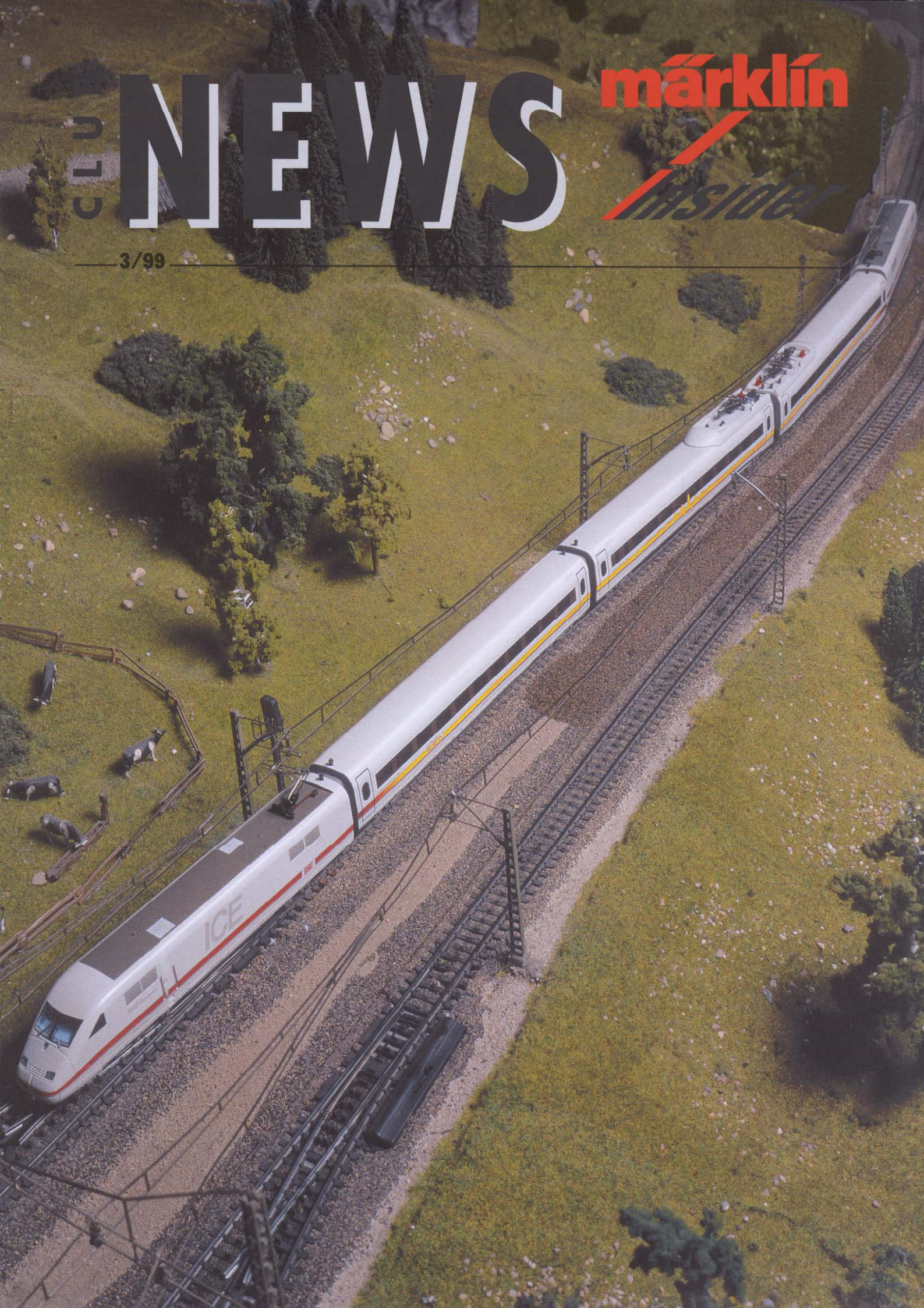


CLUB

NEWS

märklin
Insider

3/99





Eine neue Motorengeneration Märklin «C-Sinus-Motor» im Triebwagen-Zug ICE-S

Insider reden bei der Neuentwicklung mit!

Neben den bewährten 34er und 37er Märklin-Motoren testen wir derzeit einen neuen Profi-Motor mit der traditionellen Märklin-Getriebe-Philosophie (Stirnradgetriebe). Ziel dieser Motorenkonzeption ist ein bei gleicher Größe erheblich höheres Drehmoment, eine höhere Leistungsabgabe bei deutlich geringerem Stromverbrauch und eine hohe Standzeit ohne nennenswerte Wartung, da keine Bürsten mehr benötigt werden. Dem gegenüber steht ein höheres Preisniveau, das sich allerdings dann relativiert, wenn man die Vorzüge des Konzepts erfahren kann.

Serieneinsatz bei Neuentwicklungen?

Diese Konzeption steht am Anfang zu einem möglicherweise verbreiteten Serieneinsatz bei Neuentwicklungen. Wir haben uns deshalb entschlossen, im Kreise unserer Insider einen Informationsaustausch mit Praxisanwendung herbeizuführen. Für diesen Praxistest suchen wir Insider, die sich in diesem Falle aus dem Kreise der Betriebsbahner rekrutieren und nicht der Gruppe der ausschließlichen Modellsammler angehören.

Märklin wird für diesen Test 6.000 bis 6.500 Modelle für alle in- und ausländischen Insider bereitstellen. Die Kapazitäten des Elektronikherstellers lassen zunächst keine höheren Stückzahlen zu. Dies ist uns auch ganz recht, denn solch bedeutsame Technologieschritte geht man nicht mit «Sieben-Meilen-Stiefeln», zumal die 37er Motorentchnik heute zu den Spitzenaggregaten im Modellbahnbereich zählt. Diese Ausführungen machen deutlich, daß eine echte Serien-Anwendung in Neuentwicklungen frühestens zu Beginn des neuen Jahrtausends zu erwarten ist. Das neue Motorenkonzept kann dann unter Umständen auch Basis für Märklin und Trix High-Tech-Antriebe im konventionellen Bereich (Gleich- und Wechselstrom) sein. Gleichzeitig läuft bei Trix-

Stammkunden ein Test mit ca. 1.000 Modellen auf Gleichstromanlagen. Erstmals wird mit mehreren tausend Kunden ein neues Konzept in der Praxis getestet.

Alle Insider sind potentielle Teilnehmer

Bitte beachten Sie: Alle Märklin-Insider gehören zum Kreis der möglichen Teilnehmer. Nicht nur ausschließlich Digital-Fahrer, sondern auch Betriebsbahner mit konventionell betriebenen Anlagen können diesen neuen Antrieb fahren.

Alle Testteilnehmer sollen uns einen echten Fahrerbericht, erstellt über einen Zeitraum von mehreren Wochen, zusenden. Jeder Zugpackung liegt deshalb ein entsprechender Fragebogen bei, welcher mit

einer fortlaufenden Nummer versehen ist, die auch mit Laserbeschriftung am Modell selbst angebracht wird. Ein mit dieser Nummer versehenes und personalisiertes Insider-Zertifikat für den ICE-S erhalten Testteilnehmer erst, nachdem uns der Fragebogen ausgefüllt zurückgeschickt wurde. Alle Testteilnehmer, welche den ausgefüllten Fragebogen an uns zurückgeschickt haben, erhalten als Gegenleistung für ihre Tätigkeit und für die Ausfüllung und Rücksendung des Fragebogens ein praktisches Meßinstrument.

5 Jahre Garantie

In diesem Zusammenhang möchten wir allen Testfahrern ein hohes Maß an Sicherheit mitgeben und gewähren aus diesem Grund eine fünfjährige Garantie auf Motor und Elektronik. Bitte beachten Sie, daß bei einer Anzahl von Bestelleingängen über die begrenzte Menge hinaus das Los entscheidet. Eine eventuelle Verlosung findet Ende September 1999 bei Märklin statt. Der Rechtsweg ist in diesem Falle ausgeschlossen.





Modellbeschreibung

Triebwagen-Zug ICE-S Artikel-Nummer 39710 (H0)

Hochgeschwindigkeitszug ICE-S Baureihe 410 der Deutschen Bahn AG • Mit Digital-Decoder und C-Sinus-Motor • Endwagen 410 102 mit Antrieb • 2 Achsen angetrieben • 4 Haftreifen • Mittelwagen 410 202 • Mittelwagen 410 801 • Mittelwagen 410 201 • Endwagen 410 101 ohne Antrieb • Führerstände in beiden Triebköpfen mit Inneneinrichtung • Fahrtrichtungsabhängige Stromversorgung über den jeweils vorderen Triebkopf • Spezial-Kurzkupplungen mit Kulissenführung • Innenbeleuchtung wird versorgt über die durchgehende elektrische Verbindung des ganzen Zuges • Spitzensignal und Innenbeleuchtung digital schaltbar • Rangiergang mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit und abgeschalteter Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung mit Control Unit 6021 digital zuschaltbar • Im konventionellen Betrieb ist das Spitzensignal und die Innenbeleuchtung funktionsfähig • Länge des Zuges 123,5 cm.

Jedes Insider-Mitglied kann mit dem beiliegenden Bestellschein über den MHI-Händler bzw. in Österreich und in der Schweiz über den autorisierten Märklin-Händler ein Exemplar bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß Insider-Bestellscheine nicht übertragbar sind. Sollten mehr Bestellungen eingehen als Züge für diese Aktion zur Verfügung stehen, entscheidet über die Annahme des Auftrages das Los. Der Rechtsweg ist in diesem Falle ausgeschlossen. Teilnehmer an der dem Zug beiliegenden Befragungsaktion erhalten ein nummeriertes und personalisiertes Zertifikat und darüber hinaus als Gegenleistung für ihre Bemühungen und ihren zeitlichen Aufwand als Testteilnehmer für Märklin ein praktisches Meßinstrument.

Bitte beachten Sie den auf dem Bestellschein genannten Bestellschluß. Die Auslieferung des Zuges ist für das 4. Quartal 1999 vorgesehen.

Ein Prototyp des neuen Märklin C-Sinus-Motor im ICE-S. Näheres zum neuen Antriebskonzept erfahren Sie auch auf Seite 7



Das Vorbild – ICE-S

Nach den Erfolgen des ICE 1 und ICE 2 wird die DB AG mit der dritten Generation des Tempo-Klassikers völlig neue Wege beschreiten. Auf diesem Weg zum ICE 3 existiert als Entwicklungs- und Erprobungskonzept der ICE-S. Dahinter verbirgt sich ein fünfteiliger Zug, der aus zwei Serientriebköpfen des ICE 2 und drei von der Arbeitsgemeinschaft Siemens/Adtranz beschafften Mittelwagen besteht.

Optisch fällt der ICE-S vor allem durch den ungewöhnlichen Zierstreifen auf, der im Gegensatz zu den bisherigen ICE Fahrzeugen einen Farbverlauf vom bekannten Orientrot hin zu leuchtendem Gelb aufweist und schließlich im Bereich des mittleren Wagens in einer sinusartigen Welle ausschlägt. Das wirklich Neue steckt aber in den Mittelwagen, welche ebenfalls der ICE 2 Familie entstammen. Mittelwagen 1 und Mittelwagen 3 sind sogenannte Stromrichterwagen, die auf Triebdrehgestellen fahren. Diese 8 Fahrmotoren verfügen über eine Antriebsleistung von je 500 kW.

Mittelwagen 2, mit der auffälligen Sinus-Amplitude, ist ein nicht angetriebener Trafowagen, in dessen Drehgestellen eine neuartige Wirbelstrombremse eingebaut ist. Weitere augenfällige Unterschiede zu den regulären ICE-Wagen sind die Stromabnehmer. Der Pantograph auf Mittelwagen 3 ist nur ein «Dummy», der, elektrisch ohne Funktion, nur akustischen Versuchen dient. Durch verschiedene Formen und Anordnungen der Spoiler und Verkleidungen sollen die Pfeifgeräusche der Pantographen minimiert werden. Dieses gewaltige Kraftpaket ICE-S verfügt über eine gesamte Antriebsleistung von 13,6 MW (entsprechend 18.600 PS), verteilt auf 8 x 500 kW in den Mittelwagen und 2 x 4,8 MW in den Triebköpfen. Eingesetzt wird dieser Zug unter der Regie des neuen Forschungs- und Technologiezentrums (FTZ) der Deutschen Bahn. In einem 18 monatigen Prüfprogramm werden sehr umfangreiche Versuchsreihen die Tauglichkeit der Innovationen unter Beweis stellen müssen.