



Die Modellbahnbande Lesehappen Nr. 6

Die Überraschungsllok vom
29. August 2024





Die Modellbahnbande

Lesehappen Nr. 6

Es ist die SNCF-Dampflok der Serie 141.R.



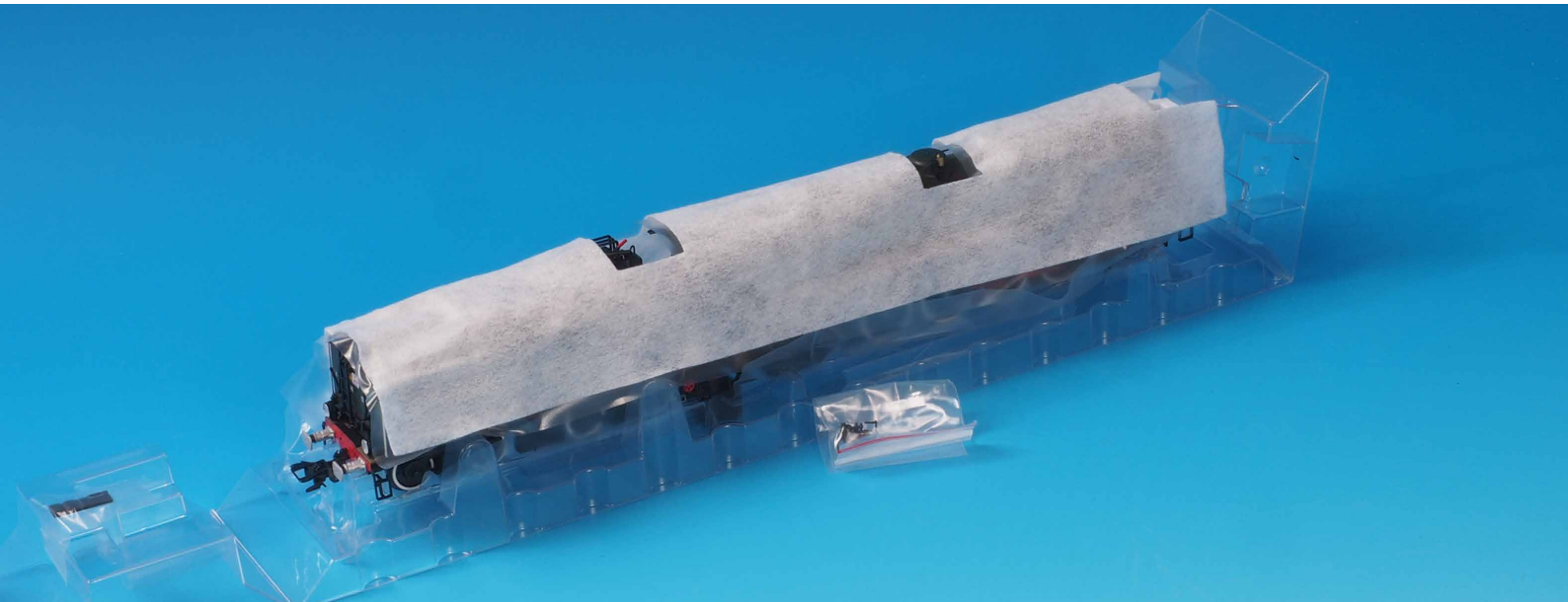
Die SNCF-Baureihe 141.R. ist eine Öl-gefeuerte Dampflok für den gemischten Betrieb.
Das Modell gibt den aktuellen Betriebszustand der Museums-1244 wieder.

Das Vorbild dieses Modells ist die Museumslok des Vereins Mikado 1244, welches zur Zeit in Brugg in der Schweiz beheimatet ist und von dort aus für Sonderfahrten eingesetzt wird.

Das Modell ist eine komplette Neukonstruktion und diese Baureihe ist nun erstmals als Märklin- (38141) oder Trix- (25141) Modell erhältlich. Die Länge über Puffer beträgt ca. 279 mm.

Highlights:

- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Eine Vielzahl angesetzter Details.
- Serienmäßig mit Rauchgenerator.
- Führerstandbeleuchtung, Fahrwerkbeleuchtung und Feuerbüchsen- / Brenner-Flackern jeweils separat digital schaltbar.
- Spielwelt-Digitaldecoder mfx+ mit umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.
- Pufferhöhe nach NEM.



Das Modell ist gut geschützt verpackt und mit verschiedenen Materialien in zwei Schichten abgedeckt.

Der kleinste befahrbare Mindestradius beträgt 360 mm, was dem R1 der Startpackungen entspricht. Anders ausgedrückt, das Modell ist auch Spielbahner tauglich.

Aber zunächst wollen wir es uns erst einmal genussvoll in Ruhe anschauen:

Nimmt man es genau, fängt der Spaß schon beim Auspacken an...

Nach dem üblichen Karton kommt der nun seit Jahren übliche Plastikverhau mit den zwei Abdeckungen für links und rechts. Wie üblich fallen diese beim Ziehen der Lok aus dem Plastikunnel heraus. Klappt man dann das Plastik auf, kam als erstes der Gedanke: Davon muss ich ein Foto machen, das bekomme ich doch nie wieder so verpackt.

Die Lok ist mit zwei Schichten abgedeckt: zu oberst liegt der bekannte weiche weiße Fliesstreifen und als nächstes kommt dann noch eine dünne, ebenfalls sehr weiche Folie, die sich direkt auf dem Modell befindet. Im Grunde ist das nichts Besonderes, nur dass diesmal die Folie und auch das Flies Ausschnitte besitzen. Rund um den Tender findet man noch einen sehr speziell zugeschnittenen Folienstreifen, wie auch unter der Lok, die einem entgegen kommen, wenn man das Modell anhebt.

Nimmt man die Lok dann ganz heraus, befindet sich noch eine Halterung zwischen der Lok und dem Tender.



Auch unter der Lok befindet sich dünne Folie und ein Klotz zwischen dem Tender und der Lok.



Das ist keine Spiegelung im Bild unter dem Führerhaus, dieser Bereich (Feuerbüchse) ist wirklich weiß lackiert.

Erstes Fazit: Schnell alles zur Seite legen und einfach nur die Personen bewundern, die das einpacken müssen. Ohne detaillierte Anleitung Schritt für Schritt plus eingehendem Training scheint das fast unmöglich zu schaffen zu sein.

Hat man die Lokomotive heil aus der Verpackung bekommen, war dann die nächste Frage: Wo befindet sich eigentlich meine Aufgleishilfe?

Das erste Aufgleisen ging dann aber doch leichter als gedacht. Man muss es nur mit Umsicht und Geduld probieren, denn die Lok hat vorn und hinten jeweils eine bewegliche Laufachse, die beide hin und her schwingen, wenn man das Modell bewegt. Der Tender hat zusätzlich zwei Drehgestelle, die natürlich auch beweglich sind und gebändigt werden wollen.

Schaut man sich das Modell einfach nur einmal



Hier nun die andere Seite des Modells, auch hier ist der Bereich der Feuerbüchse weiß.

an, macht es einen schönen Gesamteindruck und fasziniert mit vielen freistehenden Details. Wir wollen nun nicht den Messschieber und eine Detailbeschreibung der Lokomotive herausholen, um zu sehen, wie genau das Modell dem Maßstab entspricht oder ob auch die Farbe denn wirklich absolut dem Vorbild gleicht. Es ist halt ein Modell und sicher, egal wie weit man es mit den Details treibt, wird es da Kompromisse geben müssen, wenn das Modell auch auf Spielanlagen betriebstauglich sein soll. Denn es gibt sie noch, die Spielbahner, die sich ein Modell gönnen, weil es ihnen schlicht gefällt, auch wenn das letzte Detail dem Nietenzähler immer noch nicht genau genug nachgebildet ist. Aber schon auf den ersten Blick kann man sagen, dass die heutigen „Industrie“-Modelle immer näher an die früheren, nur in Kleinstserie gefertigten Feinscale-Modelle herankommen. Wobei letztere sich natürlich auch im Laufe der Zeit weiterentwickelt haben.

Ein Rundgang um die Lok

Aber fangen wir nun einmal mit einem Rundgang um diese Lokomotive an und betrachten als erstes die Front. Da fällt zuerst die etwas ungewohnte Form der Windleitbleche auf, sie wirken wie angelegte Ohren.



Frontansicht der 141.R. mit vielen Details. Wer genau hinschaut sieht die LEDs in den Lampen.



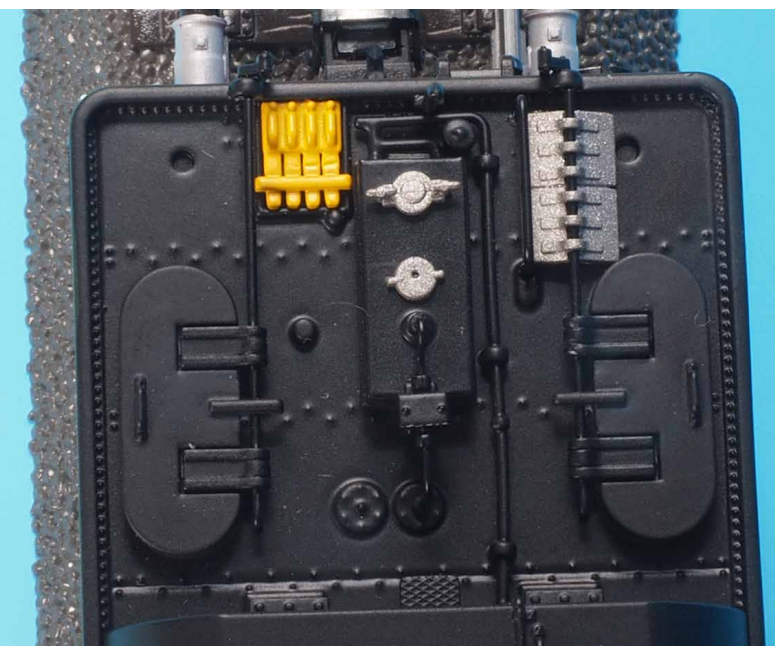
Auch die Seitenansicht hat viele Kleinigkeiten zu bieten. Zum Beispiel die Sandfallrohre. Sie gehen freistehend vom Dom hinter den Umlauf.



Die komplette Zugmechanik der Dampfpfeife.



Von der Seite gesehen ist der Öl-Tender ein einfacher Blechkasten auf Rädern.



Schaut man von oben sieht man einiges auf dem Tender liegen.

Das Auge wird hier aber zunächst von einer Vielzahl an fein gravierten Details und angesetzten Teilen, wie das kleine goldene Kesselverschlussrad oder die Pfeife links oben, gefesselt.

Die Lampen sind mit warmweißen und roten LEDs ausgestattet, was, wenn man ganz genau hinschaut, sogar im Bild noch erkennbar ist. Näheres zu den Lichtfunktionen folgt später noch bei der Beschreibung der Technik.

Bremsschläuche und Kolbenschutzrohre liegen dem Modell bei und können bei Bedarf noch selbst montiert werden. Man sieht die kleinen Löcher dafür in der Pufferbohle.

Gehen wir ein paar Schritte weiter um die Lok. Auch die Seitenansicht ist schon etwas Besonderes. Die Leitungen verlaufen alle freistehend am Kessel und sogar die Kesselsektionen mit den Ringen kann man ohne Probleme erkennen, sie sind fein farblich hervorgehoben.

Selbst der Mechanismus für die Dampfpfeife ist sehr detailliert zu erkennen und die Zugstange kann man mit dem Auge bis in das Führerhaus verfolgen.

Für europäische Verhältnisse ungewöhnlich ist die Bauart der Treibräder. Bei der Baureihe 141. R. handelt es sich um eine US-Entwicklung aus dem Jahre 1944 von der Firma Baldwin.

Sie entstand auf Basis des in den USA weit verbreiteten Loktyps „Light Mikados“. Es gibt aber auch Maschinen die diese typischen Räder nicht besitzen und mit ganz „normalen“ Speichenrädern daherkommen.

Auch wenn der Tender auf den ersten Blick von der Seite her recht unspektakulär aussieht, so hat er doch bei genauerer Betrachtung einige Details, wenn man ihn aus der richtigen Richtung betrachtet. Aber auch die einfache Seitenansicht gehört eben zum Eindruck von dem Modell.

Auf dem Tender findet man vier Hemmschuhe und etwas, was ich persönlich nicht zuordnen kann, es könnten Bremsklötze sein.

Gehen wir aber wieder ein paar Schritte weiter und schauen uns die Rückseite an.

Auch hier erkennt man die LEDs in den großen Laternen, die ebenfalls warmweiß und rot leuchten können. An der Leiter findet man ein sehr fein gedrucktes Schild, das auf französisch darauf hinweist, dass es nicht ungefährlich ist, auf den Tender zu klettern und man einen Stromschlag erleiden kann. Die Schriften kann man,

je nach Alter der Augen, auch noch ohne Lupe lesen.

In der Pufferbohle befinden sich wie bereits gesagt die Löcher für die Bremsschläuche.

Wer möchte, kann den einfachen Haken für die Vitrine gegen eine Imitation einer Schraubenkupplung tauschen.

Die Haltestangen für die Rangierer, wie auch die ange deutete Mechanik für die Wasserklappen sind freistehend ausgeführt. Die Rangierstangen sind dazu weiß lackiert. Die Verschlüsse auf dem Tender sind in Silber gehalten.

Die andere Seite des Tenders ist genauso unspektakulär wie die erste. Die Schilder sind auf der Seite ebenso sauber zu lesen, wie auf der Rückseite bereits beschrieben.

Geht man als nächstes auf das Führerhaus zu und wirft von unten einen Blick hinein, fragt man sich unwillkürlich: „Darf ich da mal rein?“ Auch wenn das Lokpersonal sich hinter einem Vorhang, der zum Glück offen ist, verstecken könnte, sieht man so viele Ventile und





Ein Blick hintern den Vorhang.



Die vielen Handräder auf der Tenderseite.



Es ist dunkel geworden, das Lokpersonal hat die Führerstandsbeleuchtung eingeschaltet. So kommen die Armaturen noch besser zur Geltung.



Die Armaturen auf der Tenderseite.

Handräder. Eben all die kleinen Dinge, die zu einem Führerstand einer Öl-gefeuerten Dampflok gehören. Viele diese Armaturen sind dabei farblich hervorgehoben, was allerdings nur sichtbar wird, wenn man den Kopf tiefer in das Führerhaus hinein steckt. Die Seite zum Tender hin ist aber ebenso imposant ausgeführt. Hier sieht man viele Handräder, die alle freistehend und farblich gestaltet sind. Am liebsten würde man gleich einmal ausprobieren, ob sie sich denn auch drehen lassen.

Dabei haben wir überhaupt nicht gemerkt, wie die Zeit vergangen ist. Eigentlich wollten wir noch einen Blick auf das Fahrwerk werfen, aber nun ist es bereits dunkel geworden. Aber freundlicherweise hat uns das Lokpersonal jetzt die Fahrwerksbeleuchtung eingeschaltet. Die Beleuchtung ist zwar recht funzelig, tritt man jedoch ein paar Schritte zurück, macht sie, wenn es dunkel genug ist, doch einen ganz netten Eindruck.

Auch der Führerstand ist beleuchtet und wenn direkt von der Seite geschaut wird, sieht man auch das Brennerflackern unter der Feuerbüchse oder im Führerhaus.

Das Vorbild

Im weiteren Gespräch mit dem netten Lokpersonal haben wir dann noch ein paar Infos zum Vorbild erhalten.

Die Beschaffung dieser Baureihe geht bereits auf das Jahr 1944 durch die französische Exilregierung zurück. Sie ging davon aus, dass die Eisenbahn beim Wiederaufbau des Landes nach



Geht man ein paar Schritte zurück, wirkt die Beleuchtung bei Dunkelheit ganz anders.



Rechts der orange Punkt (etwas oberhalb der Laufachse) ist das Brennerflackern.

dem Krieg eine große Rolle spielen würde. Da aber eine Produktion von genügenden Fahrzeugen in Frankreich nach dem Krieg nicht möglich schien, wandte man sich an die verbündeten USA, um kurzfristig Lokomotiven zu bekommen. Gefordert war ein universell einsetzbares Modell, was aber auch kräftig und robust sein sollte. Daraufhin entwickelten die Baldwin Locomotive Works auf Basis der in den USA weit verbreiteten „Light Mikados“ eine den französischen Normen entsprechende Lokomotive. Zu den wichtigsten Anpassungen gehörte dabei die Verwendung des metrischen Systems für die Schrauben, damit keine neuen Werkzeuge für

die Wartung angeschafft werden mussten, was ansonsten weitere Kosten verursacht hätte. So entstand die Baureihe 141. R. im Jahre 1945, deren Exemplare bereits ab Februar an die SNCF übergeben wurden. Die erste Bestellung umfasste 700 Fahrzeuge, die schnellstmöglich geliefert werden sollten und bereits bis Ende 1945 in Frankreich eintrafen. Da Baldwin allein nicht in der Lage war, diese große Stückzahl so schnell zu fertigen, wurden die Lokomotiven von zwei weiteren Herstellern (Lima und ALCO) ebenfalls gefertigt. Weitere 640 Exemplare wurden als zweite Serie an Frankreich bis September 1947 geliefert. Allerdings gingen davon 17 Stück



Am nächsten Morgen im kleinen Bw.

bereits auf dem Transport nach Europa verloren. Das Transportschiff ging in einem heftigen Sturm vor Neufundland unter. Dem Baureihenschema der SNCF entsprechend erhielten die Loks die Bezeichnung 141. R., wobei sich die Zahl aus der Achsfolge ableitet. Die Ziffernfolge steht für eine vordere Laufachse, vier Kuppelachsen und eine hintere Laufachse. Das R steht dann noch für den Zeitpunkt der ersten Übergabe an die SNCF.

Die erste Serie verfügte bei Auslieferung ausschließlich über eine Kohlefeuerung, in der zweiten Serie kam dann eine Öl-Feuerung bei 284 Fahrzeugen zum Einsatz. Ab 1947 wurden weitere 320 Lokomotiven auf eine Öl-Feuerung umgerüstet. Auch unsere Museums-Lokomotive, die der zweiten Serie angehört und aus Kanada von den Montreal Locomotive Works stammt, verfügt über eine Öl-Feuerung. Die Baureihe wurde allem was Räder hatte vorgespannt. Die Domäne waren - auch etwas aufgrund der Höchstgeschwindigkeit von zuerst 90 km/h und später 100km/h - schwere Güter- und

Schnellgüterzüge, aber auch Schnell- und Personenzüge gehörten zum Aufgabengebiet. Auch den Nobelzug „Mistral“ wurde um die Zeit von 1965 mit dieser Baureihe an der Cote d'Azur bespannt. Diese Lokomotiven trugen als Besonderheit ein Schild mit dem Namen des Zuges an der Rauchkammertür. Wie erfolgreich diese Baureihe in Frankreich war, zeigt, dass sie den letzten Plandampfzug der SNCF am 29.3.74 in Raum Saargemünd unweit der deutschen Grenze bespannte. Die allerletzte Fahrt erfolgte dann am 31.3.74 mit der Überführung eines Hilfswagens. Einige weitere Infos zu der Baureihe findet man auf Wikipedia [hier](#).

Heute existieren noch neun dieser Mikados, einige davon sind - wie das Museums-Vorbild unserer Lokomotive - betriebsfähig. Das Vorbild steht in der Schweiz beim Verein „Mikado 1244“ in Brugg. Auf der Homepage www.mikado1233.ch des Vereins findet man weitere Informationen zu dieser Lokomotive. Die Lok wird heute vor Sonderzügen in der ganzen Schweiz eingesetzt. Aber nun ins Bett.

Am nächsten Morgen soll die Maschine für einen Sonderzug angeheizt werden und das wollen wir doch nicht verpassen.

Betriebsalltag

Das Anheizen der Lok ist dank ihrer Öl-Feuerung recht simpel. Schon ein paar Tropfen Dampf-Öl in den Schornstein reichen und nach ein paar Sekunden fängt es an zu qualmen, wenn man zusätzlich die entsprechende Funktionstaste betätigt hat.

Ein absoluter Hingucker wäre es jetzt noch, wenn es eine dynamische Rauchsteuerung geben würde, die auch die Zylinder mit einschließen würde... was aber wohl gleichzeitig den Betriebsalltag auf der Anlage durch die damit einhergehenden Ablagerungen beeinträchtigen würde...



Zum Anheizen kann man jedes beliebige Rauchöl verwenden.
Zum Beispiel SR24 oder das von Trix/Märklin.
Leichter dosieren lässt es sich, wenn man eine Spritze verwendet.

Da wir nun Dampf auf dem Kessel haben, können wir zu den Wagen für die Sonderfahrt umsetzen. Als erstes schauen wir uns mal die Idee an, einen „Mistral“ zu bespannen. Ja, es wird



Am nächsten Morgen wird die Lokomotive angeheizt...



Hier stoßen zwei Generationen aufeinander. Die moderne Kurzkupplung auf die alte Relex-Kupplung aus Blech.

etwas schwer aber in den 80er Jahren gab es einmal INOX-Wagen bei Märklin, die dafür genommen werden könnten, wenn man es nicht zu eng sieht. Zum Beispiel den 4076. Sicher ist das eine Komposition, die nur ein Spielbahner wählen würden, denn schon beim Ankuppeln, sieht es auf den ersten Blick etwas kompliziert aus. Die Kupplungshöhe des alten Blechwagens passt nicht so recht zu der Lok. Aber es wären ja keine Blechwagen, wenn man die Kupplung

nicht schnell durch etwas Biegen an den aktuellen Bedarf korrigieren könnte. Schon kann man auch die alten Wagen ganz normal ankuppeln und auch das gemeinsame Durchfahren des kleinen Kreises R1 ist kein Problem. Durch die alte Kupplung ist der Abstand groß genug, dass sich bei einer kleinen Testrunde auch an den Puffern nichts verhakete.

Nimmt man aktuelle Wagenmodelle mit einer Kurzkupplung, gibt es diese Probleme natürlich



Bei aktuellen Modellen passt die Kupplungshöhe perfekt.



Nun ist die Mikado mit dem „Mistral“ aus den 80ern als Sonderzug für eine Testrunde unterwegs.



Auf einer Sonderfahrt am frühen Morgen durch die Landschaft.



Mit etwas Rauch durch die grüne Landschaft.

Schaltbare Funktionen		6021	MS I ¹	MS II ²	CSI	CS II/III
Spitzensignal / Schlusslicht rot	F0					
Rauchgenerator	F1		7			
Betriebsgeräusch ³	F2		5			
Geräusch: Mehrklangpfeife	F3		4			
ABV, aus	F4		2			
Geräusch: Bremsenquietschen aus	F5		6			
Führerstandsbeleuchtung	F6		3			
Schlusslicht umschalten (2 x rot -> 1 x rot)	F7		8			
Triebwerksbeleuchtung	F8		1			
Geräusch: Luftpumpe	F9					
Geräusch: Dampf ablassen	F10					
Geräusch: Wasserpumpe	F11					
Geräusch: Öl in den Brennraum	F12					
Aschkastenflackern	F13					
Geräusch: Rangierpfeiff	F14					
Geräusch: Bremsenquietschen an ⁴	F15					

Schaltbare Funktionen		6021	MS I ¹	MS II ²	CSI	CS II/III
Geräusch: Injektor	F16					
Geräusch: Sanden	F17					
Rangierlicht doppel A	F18					
Rangiergang	F19					
Geräusch: Lichtmaschine	F20					
Geräusch: Lichtmaschine + Spitzensignal	F21					
Geräusch: Sicherheitsventil	F22					
Geräusch: Ankuppeln	F23					
Geräusch: Abkuppeln	F24					
Geräusch: Öl nachfüllen	F25					
Geräusch: Wasser fassen	F26					
Geräusch: Sand nachfüllen	F27					
Geräusch: Pfeife lang	F28					

¹ die Zahl entspricht der Tastennummer auf dem Gerät

² Funktionen ab F16 sind erst ab MS2 Softwareversion 3.55 möglich.

³ mit Zufallsgeräuschen

⁴ nur für „Spielewelt“; nicht verschieben (nicht mappen)

Die Funktionsbelegungen des Modells in der Anleitung...

nicht. Auch wenn in der Beschreibung der Lok ausdrücklich auf eine Pufferhöhe nach NEM hingewiesen wird, befinden sich die Puffer der Lok und des etwas älteren Testwagens auf gleicher Höhe.

Nachdem nun die Vorbereitungen abgeschlossen sind, wollen wir uns noch mit der Technik der Lokomotive vertraut machen, ehe es auf die erste Fahrt geht. Was liegt da näher, als schnell einen Blick in das Handbuch (Anleitung) zu werfen. Hier finden wir die Zuordnung der 29 Funktionen und was wir damit steuern können. Außer vielen Geräuschen kann natürlich auch die Beleuchtung geschaltet werden. Neben dem Spitzenlicht gibt es Schalter für die Fahrwerks- (F8) und Führerstandsbeleuchtung (F6). Die ganze Liste findet man auf der vorherigen Seite. Rechts steht die Ansicht, wie sich die Lok mit den Symbolen in der Central Station 3 anmeldet. Aber blättern wir einmal in der Anleitung weiter, denn es gibt noch ein paar Punkte, die wir uns vor der ersten Runde anschauen sollten.

Für die Vitrinenbahner ist es sicher ein sehr wichtiger Punkt: der doch „sehr große“ Abstand zwischen Lok und Tender. Dieser ist verstellbar, allerdings sollte man das nur machen, wenn die Lok nicht für den Einsatz auf einer Anlage vorgesehen ist. Es steht leider kein Mindestradius dabei, der eingehalten werden sollte. Der große Abstand muss gewählt werden, um die Lok zu verpacken oder aber eben auch, um bis zu dem kleinsten Radius von 360mm Betrieb machen zu können.



...und wie sie sich in der CS3 mit den Symbolen anmeldet.

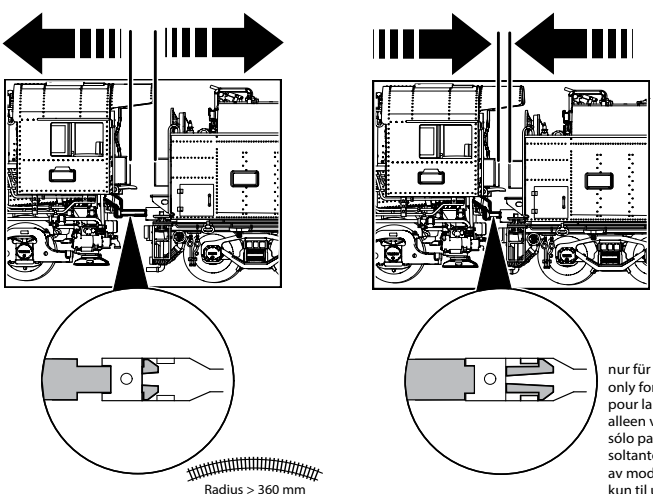
Das ganze ist ein „Klick“-Mechanismus. Für den kleineren Abstand drückt man den Tender einfach vorsichtig etwas an die Lok, was aber doch



Der Tenderabstand bei Auslieferung.

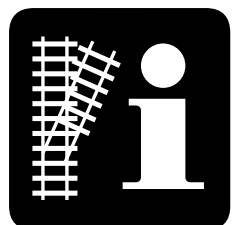


Der Tenderabstand für die Vitrine.



nur für die Vitrine
only for display use
pour la vitrine
alleen voor in de vitrine
sólo para la vitrina
soltanto per la vetrina
av modellen i monter/vitrin
kun til udstilling

Wegen der in der Zeichnung dargestellten Widerhaken wird einiges an Kraft beim Verändern des Abstands benötigt.



Dieses Modell ist größer als das übliche Lichtraumprofil. Vor allem in Kurven schwenkt das Modell sehr weit aus. Überprüfen Sie daher vor dem ersten Einsatz, ob dieses Modell ohne Berührung von Signalen, Oberleitungsmasten, Brückengeländer, Tunnelportale etc. auf Ihrer Anlage betrieben werden kann.

Bedingt durch die vorbildgerechte Ausführung dieses Modells sind sehr hohe Forderungen an die Präzision und Ausführung des verwendeten Gleismaterials gestellt. Während das Märklin C- oder K- Gleis diesen Anforderungen genügt, sind beim M-Gleis diese Voraussetzungen wegen größerer Toleranzen, bedingt durch jahrelangen Betrieb, nicht immer gegeben. Daher können in diesen Fällen bei extrem langsamer oder schneller Fahrt über die Weichen Betriebsprobleme nicht ausgeschlossen werden.

einiges mehr an Kraft benötigt, als ich erwartet hatte. Auf dieselbe Weise kann man es auch wieder zurückstellen. Aber dabei sollte wirklich darauf geachtet werden, wo man anfasst, denn es braucht ebenfalls etwas Kraft, den Tender wieder abzuziehen.

Der vielleicht wichtigste Punkt in der Anleitung ist der Hinweis, dass die Lokomotive ein größeres „Lichtraumprofil“ besitzt. Das sollte man eigentlich schon vor der Anschaffung beachten, weil manches, das neben den Gleisen einmal „gepflanzt“ wurde, nicht mal eben umgesetzt werden kann. Einfacher ausgedrückt, die Lok ist etwas dicker und benötigt besonders in engen Kurven mehr Platz, denn sie schwenkt nach außen aus. Das bedeutet auch, dass ehe man einmal mit Schwung um die Anlage fährt, besser erst einmal eine langsame Einführungsrunde gedreht werden sollte, um zu sehen, ob man durch alle Tunnelportale und an allen Signalen, Bäumen, Oberleitungsmasten oder was sonst am Rande der Strecke steht, vorbei kommt. Ein Bahnsteig könnte ebenfalls ein Problem sein, wenn er über enge Kurven angefahren wird. Liest man den zweiten Teil der Anleitung bezüglich der Gleise, kann man diesen auch recht einfach so zusammen fassen: Die Lokomotive ist eher nicht für das Teppichbahning geeignet. Wie liest man da so schön: Durch die Vorbildgerechte Ausführung des Modells kann es auf schlecht verlegten oder abgefahren Gleisen zu Entgleisungen kommen. Wobei das Metall-Gleis noch einmal ausdrücklich hervorgehoben wird.



In der Kurve schwenkt die Lok besonders im Bereich des Führerhauses aus.

Und ja, das kann ich bestätigen. Bei fliegenden Aufbauten neigt die Lokomotive besonders auf dem abzweigenden Stück von engen Weichen zum Entgleisen. Auch reicht es mitunter aus, wenn eine Weiche nicht ganz sauber geschaltet hat. Dann fährt sie gern einfach geradeaus weiter. Also hier auch einmal schauen, wenn die Lok auf Weichen hin und wieder an derselben Stelle zum Entgleisen neigt: Es muss nicht die Lok sein, es wird eher die Weiche sein. Die Lok zeigt einem nur ein Problem auf, das man bei anderen Modellen noch nicht wahrgenommen hat.

Nachdem wir nun wissen, auf was wir bei unserer ersten Runde achten müssen, greifen wir jetzt zum Regler und starten die erste Runde. Aber beim langsamen Anfahren ist bereits nach keinen 5cm alles wieder aus... Ja, sie mag auch keine schmutzigen Gleise, was aber deutlich zeigt, dass bei der Technik etwas fehlt. Es mangelt definitiv an einer Pufferung/Energyspeicher in dem Modell. Ist die Spannung weg, steht die Lok sofort. Danach fährt sie dann immer wieder langsam an, was auf schmutzigen Gleisen keinen Spaß bereitet. Nach dem Einfahren mit einer höheren Geschwindigkeit wurde es dann nach ein paar Runden deutlich besser. Die Dame möchte also auch etwas eingefahren werden, ehe man mit ihr langsam rangiert. Aber das Gleiseputzen sollte man auch immer mal wieder machen und nie ganz aus den Augen verlieren, denn saubere Gleise erhöhen einfach auf Dauer

den Spielspaß.

Ist die Lok nach ein paar Runden warmgefahren, läuft sie sauber und ruhig, wenn die Gleise entsprechend verlegt wurden. Eine Kurvenweiche, die in einem ganz kleinen Gefälle liegt, mochte sie bis zum Schluss nicht in der Innenkurve durchfahren. Hier entgleiste sie immer auf dem Herzstück. Andere Kurvenweichen überfuhr sie aber ohne Probleme. Hier liegt das Problem vermutlich in der Weiche.

Sound

Das Thema Sound unterliegt in meinen Augen sehr dem persönlichen Geschmack. Auch habe ich diese Baureihe noch nie im echten Betrieb erlebt, weshalb ich nicht viel dazu sagen möchte. Er ist laut und deutlich zu hören und es können einige Geräusche nach Wunsch im Betrieb zu- und abgeschaltet werden. Wie bei diesen großen Modellen üblich, befindet sich der Lautsprecher im Tender, was deutlich zu hören ist. Besonders dann, wenn man sich auf das Modell konzentriert. Hier wäre vielleicht ein zweiter ganz kleiner Lautsprecher zumindest für die hohen Töne, wie das Zischen der Zylinder im Kessel eine Bereicherung. Besonders bei so aufwendig gestalteten Modellen wie diesem. Hier wird auch bezüglich der Technik das „Besondere“ erwartet, um sich einfach überraschen zu lassen.



Noch einmal aus einer anderen Perspektive.



Die 141.R. auf Ausfahrt.



Legt man das Fahrzeug auf Küchenpapier, kann es damit nach der Wartung aus der Lokliege gehoben werden.

Im Betriebswerk

Die Wartung entspricht den heutigen Anforderungen. Durch die vielen freistehenden Teile ist bereits das Anfassen des Modells nur mit Bedacht erlaubt. Möchte man die Lok einmal fetten und ölen, sollte dies auf einem passenden Untergrund gemacht werden. Wird dabei eine Lokliege verwendet, sollte darauf geachtet werden, dass sich die Kleinteile nicht in dem Kunststoff verfangen, wenn das Fahrzeug sich einmal bewegt. Hat man eine Lokliege aus grobem Schaumstoff, hilft es bereits, wenn man die Lok in etwas Küchenpapier wickelt, um sie damit am Ende wieder heraus heben zu können, ohne dass sie sich verhakt.

Der Schleifer ist, wie heute üblich, unter den

Tender geklickt. Er lässt sich mit Hilfe eines flachen Schraubendrehers vorsichtig ausrasten und tauschen. Das Ölen, was etwa alle 40 Betriebsstunden passieren soll, ist noch eine Aufgabe, die man im Betriebswerk erledigen kann. Dazu braucht es nur ein paar Tropfen auf die Achslager. Aber das mit der Zeitvorgabe sollte man nicht zu streng nehmen! Ehe neues Öl aufgetragen wird, sollte man erst prüfen, ob es wirklich nötig ist.

Auch sollte man immer dabei einen Blick auf die Laufflächen der Räder werfen, denn sind diese auch nur leicht ölig, sammeln sie jeglichen Schmutz zuverlässig ein und es bildet sich eine schwarze Schicht auf den Rädern. Bildet diese am Ende einen geschlossenen Ring, dann fällt dieses Rad bei der Stromabnahme aus. Sind alle



Die Abdeckung hebt man hinten etwas an, um sie zu lösen.



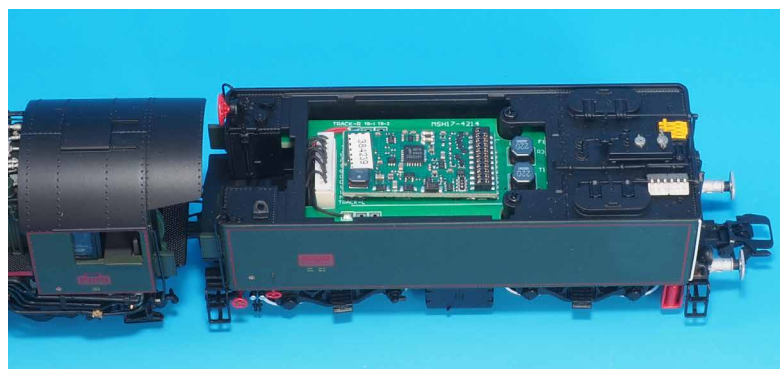
Wichtig beim Öffnen ist auf die Nasen des Aufbaus zu achten.

Räder betroffen, merkt man, dass die Lok nur noch ruckelig fährt. Die Testanlage war lange nicht abgesaugt worden und schon nach den wenigen Testrunden bildeten sich diese schwarzen Ringe an den Tenderachsen. Auch sammelten sich Staubflusen im Gestänge an. Also lieber einmal mehr die Gleise putzen als später aufwendig die Modelle.

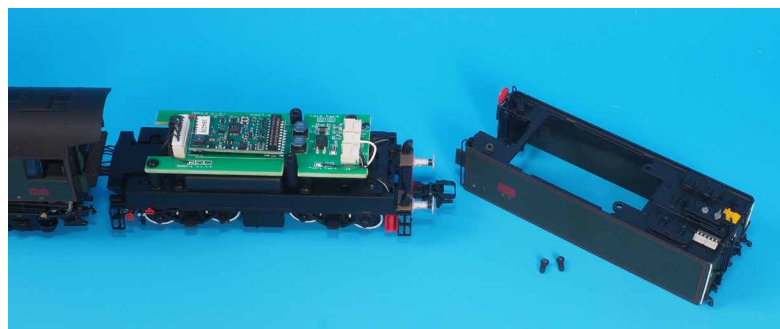
Möchte man an den Decoder heran, so geht das Öffnen des Tenders noch recht einfach. Die Abdeckung ist lediglich „nur“ geklickt... Nur sollte man sich in der Anleitung vorher anschauen, wie man diese aushängen soll. Die Abdeckung hat auf der Lokseite eine große Nase, die alles unten hält. Am leichtesten kann die Abdeckung entfernt werden, indem man mit einem Schraubendreher oder einer flachen breiten Pinzette unter den Tritt auf der Rückseite geht und versucht, damit ganz vorsichtig die Abdeckung an dem Ende hoch zu drücken. Also nicht, wie in der Anleitung gezeigt, senkrecht nach oben, das funktioniert wegen den bereits in der Anleitung gezeigten Nasen überhaupt nicht! Also hinten anheben und dann nach hinten herausziehen.

Ja, natürlich muss man dabei auch auf die freistehenden Teile achten.

Hat man die Abdeckung heil herunter bekommen, sieht man den Decoder und kann diesen wenn nötig tauschen. Den weiteren Aufbau des Tenders löst man ganz leicht mit den zwei Schrauben, die am Ende des Decoders zu finden



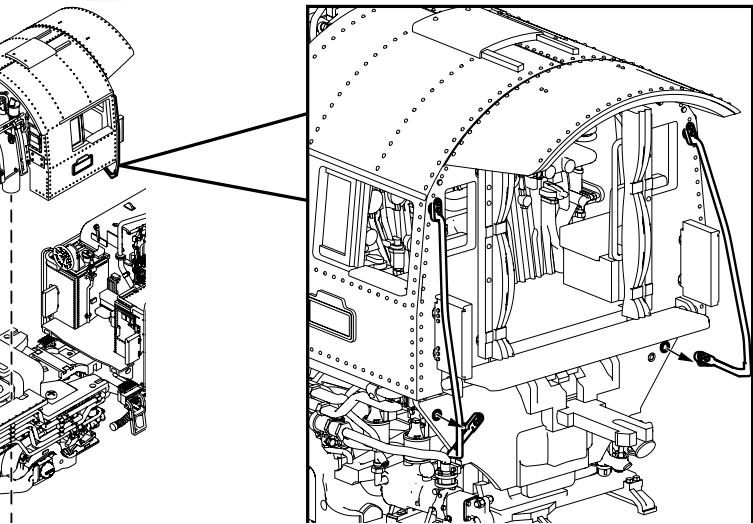
Unter der Abdeckung befindet sich der Decoder.



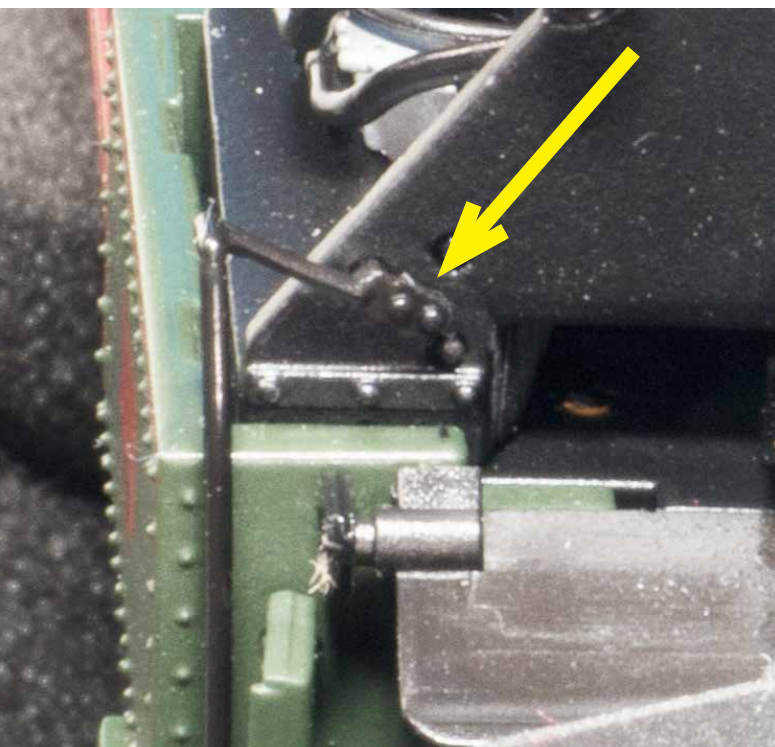
Löst man zwei Schrauben, kann man der Aufbau abheben.

sind. Das Metallteil kann man dann, ohne weitere Details zu beachten, vorsichtig abheben. Auffällig ist, dass alle elektrischen Verbindungen gesteckt sind. Leider gibt es aber keinen freien Anschluss, wo mal eben ein Powerpack angesteckt werden könnte. Sicher, der Platz ist dafür auch nicht vorhanden, aber es wäre genügend Platz für eine kleine, fest verbaute Lösung vorhanden.





Die Anleitung zeigt das Aushängen der Griffstangen.



Hier das ganze in einem Bild.

Das ist schade, denn es würde den Spielspaß noch einmal deutlich erhöhen.

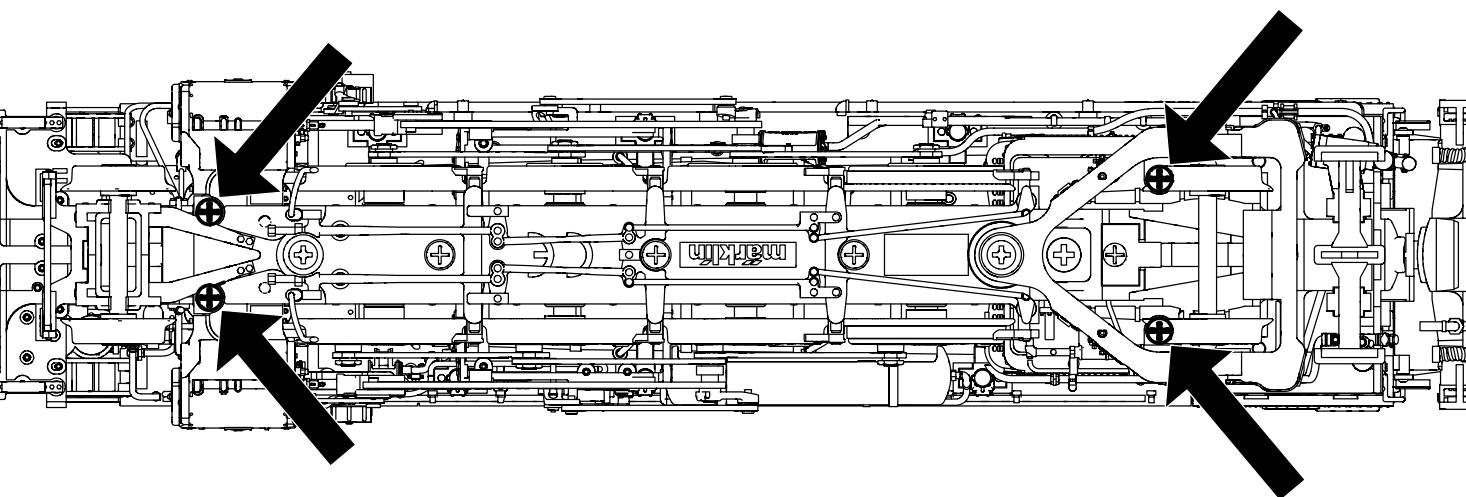
Im Ausbesserungswerk

Das Fetten des Getriebes ist dann schon mehr eine Sache für das Ausbesserungswerk, auch wenn dies der Anleitung nach bereits alle 20 Betriebsstunden erfolgen soll. Aber dazu muss die Lok zerlegt werden!

Es muss der Kessel vom Fahrwerk gelöst werden, um an das Getriebe zu kommen. Dazu bitte unbedingt vorher in die Anleitung schauen, denn es müssen nicht nur die heute üblichen Schrauben im Fahrwerk, deren Position in der Anleitung zu finden ist, gelöst werden. Es müssen zusätzlich auch noch zwei Plastikteile ausgehakt werden!

Diese Positionen werden auch in der Anleitung gezeigt, aber dennoch findet man sie nicht so schnell. Das liegt daran, dass hier ein schwarzes Teil auf einen schwarzen Hintergrund trifft.

Hat man die zwei Stellen gefunden, kann der Handlauf recht leicht aus dem Fahrwerk herausgezogen werden, allerdings ohne eine Pinzette wird man dort nicht heran kommen. Die Stelle befindet sich zwischen Tender und Lok. Auch wenn es durch die vielen Kabel eine feste Verbindung zwischen Lok und Tender gibt, so ist diese doch recht beweglich. Man kann den Tender sehr weit drehen und kommt dann gut an diese Stelle heran. Im Foto links wird der Handlauf einmal gezeigt. Dieser muss gelöst werden. Danach müssen lediglich noch die vier Schrauben entfernt werden und der Kessel lässt sich



Die Positionen der vier Schrauben im Fahrwerk, die den Kessel halten. Um sie zu lösen muss man die Laufachsen hin und her bewegen.

ganz leicht vom Fahrwerk abheben. Einzig eine elektrische Verbindung verhindert dann noch, den Kessel ganz aus dem Weg zu nehmen.

Am einfachsten ist es, wenn man sich die Lok dabei so hinlegt, dass der Kessel in Fahrtrichtung auf der rechten Seite vom Fahrwerk liegen kann. Dann ist das Kabel am längsten, da es bei meinem Modell zumindest auf der linken Seite innen angeklebt ist! Das wird wohl vermutlich bei allen Modellen gleich sein.

Es soll aber auch nicht verschwiegen werden, dass das Zusammenbauen der Handläufe einer ruhigen Hand und etwas Geduld bedarf. Lässt man sie jedoch einfach lose, fällt es einem auch nur auf, wenn man es weiß.

Nachdem nun auch der Service des Modells geklärt ist, kann der Betriebsdienst beginnen.

Fazit

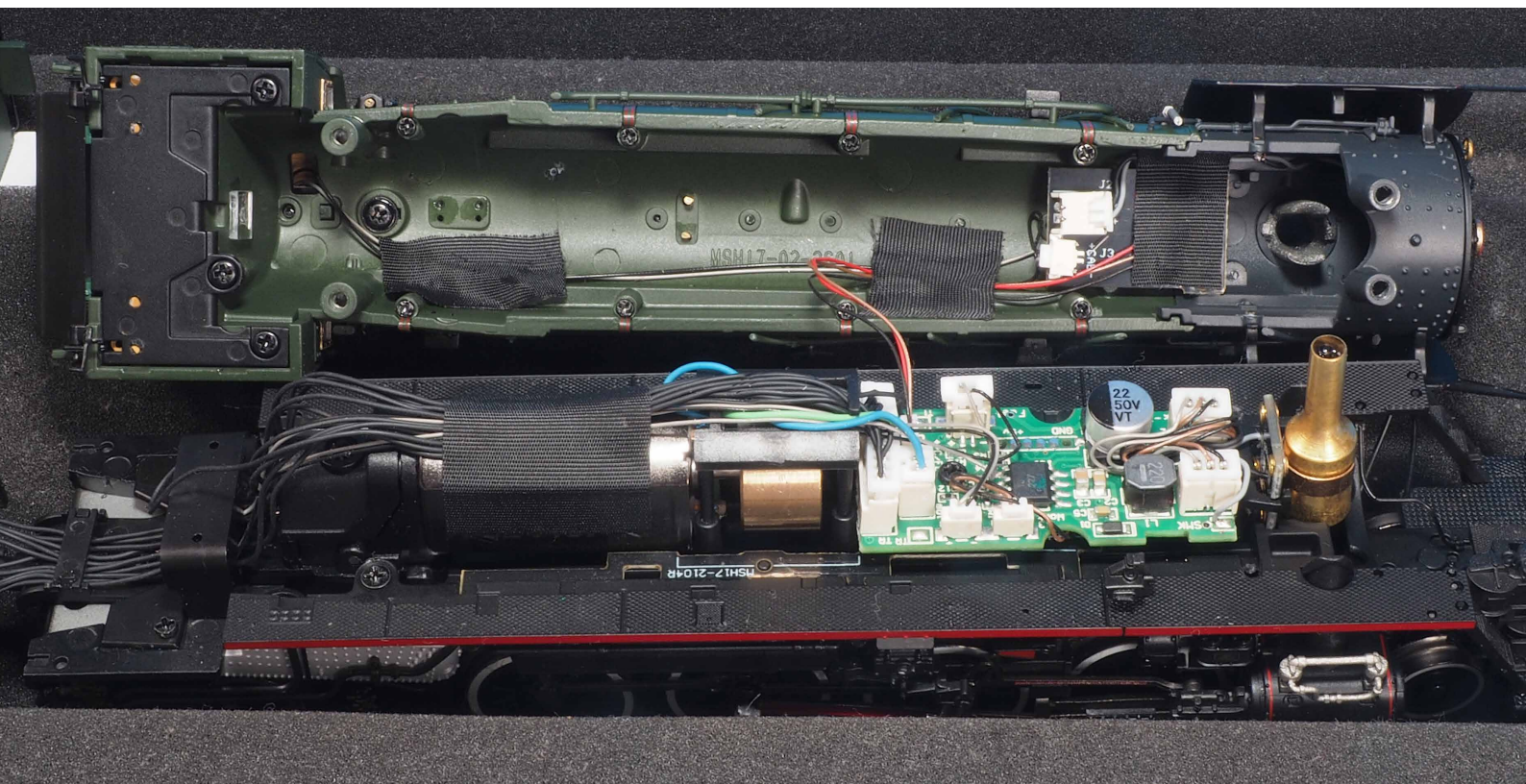
Das Modell hat etwas und wird sicher seine Liebhaber finden.

Im Laufe der nächsten Jahre wird es sicherlich weitere Varianten geben, immerhin gab es mehr als 1000 Maschinen davon und schon allein die Radsätze der Lok waren bei der Auslieferung deutlich verschieden, was eigentlich bereits eine weitere Variante erfordert.



Zwei der Schrauben für den Kessel findet man im Bereich der Vorlaufachse. Zum Lösen muss man sie hin und her schwenken.

Vielleicht wird das Modell auch noch in der Digitaltechnik etwas weiter ausgefeilt und damit die Individualisierung des Modells vereinfacht. Das Modell ist mit einem mfx-Decoder ausgerüstet, der sich zwangsweise auf dieses Protokoll einstellt, sobald er es im Gleis findet, jedoch ist es nicht möglich, damit so einfache Dinge, wie die Helligkeit der Stirnbeleuchtung mal eben zu ändern, denn diese Einstellungen liegen in dem sogenannten SUSI-Funktionsbereich, den man nur über eine Programmierung per DCC-Gleissignal



Achtung: Der Kessel hängt an der „Leine“, diese elektrische Verbindung ist aber gesteckt und lässt sich deshalb einfach lösen.

Licht vorne links weiß
 CV 943 = 8 (ZOOM) // Auxmodus
 CV 944 = 255 // Dimmwert
 CV 945 = 20 // Periode

Licht vorne rechts weiß
 CV 946 = 8 (ZOOM) // Auxmodus
 CV 947 = 255 // Dimmwert
 CV 948 = 20 // Periode

Licht vorne oben weiß
 CV 949 = 8 (ZOOM) // Auxmodus
 CV 950 = 255 // Dimmwert
 CV 951 = 20 // Periode

Licht vorne rechts rot
 CV 952 = 1 (DIMMER) // Auxmodus
 CV 953 = 255 // Dimmwert
 CV 954 = 20 // Periode

Fahrwerksbeleuchtung
 CV 955 = 1 (DIMMER) // Auxmodus
 CV 956 = 255 // Dimmwert
 CV 957 = 20 // Periode

Führerstandsbeleuchtung
 CV 958 = 1 (DIMMER) // Auxmodus
 CV 959 = 255 // Dimmwert
 CV 960 = 20 // Periode

Feuerflackern innen
 CV 961 = 6 (RANDOM) // Auxmodus
 CV 962 = 255 // Dimmwert
 CV 963 = 20 // Periode

Feuerflackern außen
 CV 964 = 6 (RANDOM) // Auxmodus
 CV 965 = 255 // Dimmwert
 CV 966 = 20 // Periode

Die SUSI-CV-Werte für die Beleuchtungen.

erreichen kann. Versucht man die Helligkeit der Stirnbeleuchtung per mfx - wie sie in der Central Station ausgelesen wird - anzupassen, verändert man zwar die Werte, aber die Helligkeit ändert sich damit nicht. Man muss das mfx-Gleissignal in der Zentrale abschalten und dann mühselig die CV-Werte direkt ansprechen. Schade ist, dass dies nicht einmal in der Anleitung erwähnt wird und man es erst mit etwas Probieren herausfindet. Ein unerfahrener Anwender wird davon sicher wenig begeistert sein, denn mfx sollte es doch leichter und nicht komplizierter machen. Hat man das Problem dann aber soweit erkannt, gibt es die nächste noch etwas größere Herausforderung zu umschiffen: Wo bekommt man die benötigten CV-Werte her?

Damit nun nicht alle nach den Werten suchen müssen, hier als kleines Extra, auf der linken Seite, die CV-Tabelle für alle Beleuchtungsfunktionen dieser Lokomotive als kleine Ergänzung zur Anleitung.

Dies sind die Eindrücke eines Spielbahners nach den ersten Runden mit der neuen Baureihe 141.R.

Und nun wünsche ich allen anderen auch viel Spaß beim Spielen mit dem neuen Modell.



© 2024 by Modellbahnbande Verlag, Borsfleth

Alle Rechte vorbehalten

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Der Märklin-Schriftzug und das Märklin-Logo sind eingetragene Marken der Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Göppingen.

Autoren: Britta Mumm, Thorsten Mumm

Fotografie, Abbildungen: Thorsten Mumm, Märklin Werkszeichnungen/-fotografien

Die Anlagenbilder entstanden auf Modulen des H0-Modellbahnclub Pinneberg

