



Sehr geehrte ModellbahnerInnen,

Nun ist bereits das erste Halbjahr vorüber und wir starten in die zweite Hälfte des Jahres, in der Sie noch einige Neuheiten erwarten. Bereits heute können wir Ihnen ein neues Produkt präsentieren welches unmittelbar vor der Auslieferung steht:

### NEU: 8103045 Flexgleisspanner 45mm

Wir freuen uns Ihnen unseren neuen Flexgleisspanner für Spur G | Code 332 präsentieren zu können.

Das Biegen von Flexgleisen wird hiermit nun um einiges komfortabler. Bisher führte der Biegevorgang ohne Flexgleisspanner zu ungleichen Gleislängen, da das innere Gleisprofil beim Biegen in beide Richtungen länger wird als das äußere Gleisprofil und ggf. verrutscht. Durch das Einsetzen des Flexgleisspanners wird dieses Problem gelöst, das innenliegende, fixierte Gleisprofil verlängert sich beim Biegen dann nur noch entsprechend des gebogenen Radius in eine Richtung und muss daher auch nur an einem Ende gekürzt werden. Der Flexgleisspanner 45mm ist ab August lieferbar. (UVP € 45,90)



Dear Model Railroaders,

The first half of the year is already passed and we are starting into the second half with several novelties coming up. Already today we can present you a new product which is about to be delivered:

### NEW: 8103045 Flexible Track Bender 45mm Tack G | Code 332

We are pleased to present you our new Flexible Track Bender for gauge

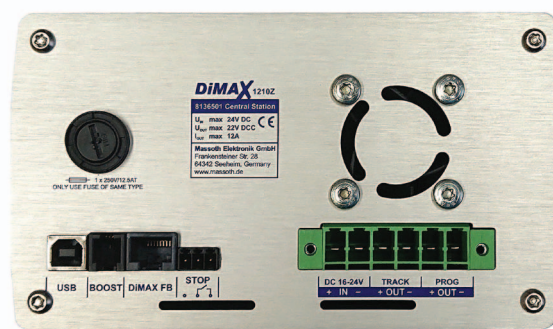
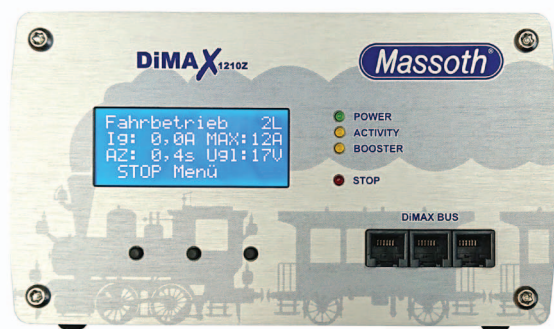
G | Code 332. The bending of flexible tracks is now much more comfortable. Until now, the bending process without Flexible Track Bender led to unequal track lengths, because the inner track profile becomes longer than the outer track profile when bending in both directions and may slip. Inserting the Flexible Track Bender solves this problem, the inner fixed track profile then only lengthens in one direction during bending according to the bent radius and therefore only needs to be shortened at one end. The Flexible Track Bender 45mm is available from August. (MSRP € 45,90)

### NEU: DiMAX 1210Z Digitalzentrale - Facelift

Die Produktion der neuen Zentrale ist naht sich dem Ende, in wenigen Tagen werden die ersten Zentralen der neuesten Ausführung ausgeliefert. Auf der neuen Front sind die Anschlüsse entsprechend neu angeordnet um die Handhabung zu vereinfachen. Die bisher eingesetzten roten Gummitasten weichen eleganten Tastern und bilden gemeinsam mit dem DiMAX 1202B Digitalbooster ein homogenes Bild. Neben einer leicht überarbeiteten Elektronik wartet die Digitalzentrale mit zwei neuen Schnittstellen auf. Zum einen ein spezieller STOP-Kontakt, der jederzeit busunabhängig ausgelöst werden kann. Das kann besonders bei großen und automatisierten Modellbahnanlage nützlich sein, um die Anlage bei einem Notfall mittels Notausschalter (vergleichbar mit der Nothaltauslösung in der echten Bahn) anzuhalten, ohne erst einmal an den PC laufen zu müssen. Neu ist auch der DiMAX FB Rückmeldebus. Details hierzu finden Sie auf der nächsten Seite. (UVP € 729,95)

### DiMAX 1210Z Central Station - Facelift

The production of the new central station is coming to an end, in a few days the first units of the latest version will be shipped. On the new front, the connections have been rearranged to simplify handling. The former red rubber buttons have been replaced by elegant push-buttons and, together with the DiMAX 1202B digital booster, form a homogeneous picture. In addition to slightly revised electronics, the digital control unit has two new interfaces. One is a special STOP contact that can be triggered at any time independently of the bus. This can be especially useful for large and automated model railway layouts to stop the layout in case of an emergency by means of an emergency stop switch (comparable to the emergency stop release in the real railway) without having to run to the PC first. The DiMAX FB Feedback Bus is also new. Details can be found on the next page. (MSRP € 729,95)





### DiMAX FB Rückmeldebus

Eine besondere Ergänzung im Facelift der 1210Z Digitalzentrale ist der neue DiMAX FB Rückmeldebus. Damit schaffen wir zukünftig eine Trennung von den normalen Steuerbefehlen vom Navigator und den Rückmeldungen und Belegmeldungen auf Ihrer Gartenbahnanlage. Bei immer größeren und komplexeren Modellanlagen steigen auch besonders die Anforderungen an die Rückmeldetechnik.

Die bisherigen Rückmeldemodule 8170001 boten durch die begrenzte Anzahl an Geräteummern und Kontakten leider nicht die Möglichkeit, den kompletten Umfang des DiMAX Busprotokolls wirklich auszuschöpfen. Dazu kam noch ein Slavebus, der aus Kompatibilitätsgründen auf der alten LGB-MZS Technik basierte und ebenfalls im Funktionsumfang eingeschränkt ist. Und die Nutzung der üblichen DiMAX-Buskabel lässt keine allzu großen Kabelängen zu. Da jede Anlage durch die baulichen Begebenheiten und das häusliche Umfeld unterschiedlichen Einflussfaktoren ausgesetzt ist, können die Situation auf jeder Anlage anders aussehen. Versierte Bastler haben sich hier bisher immer beholfen und geschirmte Kabel für größere Distanzen selbst hergestellt.

Der neue Feedback (DiMAX FB) Bus schafft hier nun viele Verbesserungen für die Zukunft. Die zugehörigen Produkte wie Rückmeldemodul und Belegmelder werden nun auch weiterentwickelt und an die neuen Möglichkeiten angepasst. Folgende Vorzüge bietet das neue System zukünftig insbesondere für größere Automatanlagen:

- Deutlich längere Kabelverbindungen dank handelsüblicher Netzkabel möglich, Beschaffung der Kabel jederzeit unkompliziert möglich
- Unabhängigkeit vom normalen DiMAX Steuerbus und damit höhere Betriebssicherheit
- Neuer schneller Slavebus zwischen den Rückmeldemodulen, angepasst an das schnelle DiMAX Busprotokoll
- Erweiterungsfähig auf neue Rückmeldetechniken (z.B. aktives PZB)
- Ermöglicht Anzeigefunktionen für die Rückmeldungen

Trotz allen Neuerungen bleiben aber auch einige Kompatibilitäten zum bisherigen Rückmeldesystem erhalten, um auch diese Technik problemlos weiternutzen zu können. Lassen sie sich von unseren nächsten Ankündigungen überraschen.

### eMOTION XLS-M1 Sounddecoder - ÄNDERUNG

Bisher enthielt der XLS-M1 im Lieferumfang einen zusätzlichen Lautsprecher. Nach zahlreichen Kundenrückmeldungen, dass dieses Zubehör üblicherweise nicht benötigt wird, da bereits ein Lautsprecher in der Lok verbaut ist, haben wir uns dazu entschieden, den bisher beiliegenden Lautsprecher aus dem Lieferumfang herauszunehmen. Die Umstellung des Lagerbestands erfolgt in Kürze automatisch, auch für bereits getätigte Bestellungen.

### 8134801 DiMAX Navigator 2.4GHz - ÄNDERUNG

In früheren Serien wurde der Funksender stets mittels Steckschnittstelle aufgesteckt, so dass dieser entfernt bzw. nachgerüstet werden konnte. Dies war insbesondere notwendig, da länderspezifische Funkkomponenten eingesetzt wurden. Mit der Einführung des 2.4GHz Funksystems vor ca. zwei Jahren, entfällt diese Notwendigkeit. Im Zuge weiterer Optimierungen ist der Funkchip ab sofort fest integriert.

### DiMAX FB Feedback Bus

A special addition in the facelift of the 1210Z digital central station is the new DiMAX FB feedback bus. With this we create in the future a separation of the normal control commands from the navigator and the feedback and occupancy messages on your garden railway layout. With ever larger and more complex model layouts, the demands on the feedback technology are also increasing.

Due to the limited number of device numbers and contacts, the previous 8170001 feedback modules unfortunately did not offer the possibility to really exploit the complete scope of the DiMAX bus protocol. In addition, there was a slave bus, which was based on the old LGB-MZS technology for compatibility reasons and is also limited in the range of functions. And the use of the usual DiMAX bus cables does not allow too long cable lengths. Since each layout is exposed to different influencing factors due to the structural conditions and the domestic environment, the situation on each layout can be different. Experienced hobbyists have so far always helped themselves and made shielded cables for longer distances.

The new feedback bus (DiMAX FB) now creates many improvements for the future. The associated products such as the feedback module and the train detection module are now also being further developed and adapted to the new possibilities. The new system will offer the following advantages in the future, especially for larger automatic systems:

- Significantly longer cable connections possible, standard network cables used, easy to purchase with individually required specification
- Independent from the normal DiMAX control bus and thus higher operational reliability
- New fast slave bus between the feedback modules, adapted to the fast DiMAX bus protocol
- Expandable to new feedback technologies (e.g. active PZB)
- Enables display functions for the feedback signals

Despite all the innovations, however, some compatibility with the previous feedback system will be retained, so that this technology can continue to be used without any problems. Let us surprise you with our next announcements.

### eMOTION XLS-M1 Sound Decoder - CHANGE

Until now the XLS-M1 was delivered with a complimentary loudspeaker included in the package. As many customer reviews suggested, the most of the locomotives already have a built-in loudspeaker which makes this additional loudspeaker obsolete. Therefore the scope of supply of all XLS-M1 decoders will not include the loudspeaker anymore. This change is in process. Stock that is still including the loudspeaker will be sold out and replaced. It also applies to already placed orders.

### 8134801 DiMAX Navigator 2.4GHz (R/C) - CHANGE

In earlier series, the radio transmitter was always plugged on by means of a plug-in interface so that it could be removed or retrofitted. This was particularly necessary because country-specific radio components were used. With the introduction of the 2.4GHz radio system about two years ago, this necessity is no longer given. In the course of further optimizations, the radio chip is now permanently integrated.