

Norm	RCN-122 Decoderschnittstellen PluX16 & PluX22	
Ausgabe 28.08.2017		RailCommunity – Verband der Hersteller Digitaler Modellbahnprodukte e.V.

Inhalt

1 Allgemeines	1
1.1 Zweck der Norm	1
1.2 Beschreibung der Schnittstelle.....	1
2 Mechanische Eigenschaften	2
2.1 Anforderungen an den Decoder	2
2.2 Anforderungen an das Fahrzeug	3
3 Elektrische Eigenschaften.....	5
3.1 Kontaktbelegung	5
4 Betrieb ohne Decoder	7
Anhang A: Verweise auf andere Normen.....	8
A.1 Normative Verweise	8
A.2 Informative Verweise.....	8
Anhang B: Historie	8
Anhang C: Abweichende Abmessungen	8
Anhang D: PluX12	9

1 Allgemeines

1.1 Zweck der Norm

Diese Norm legt einheitliche Schnittstellen nach dem Standard PluX zum sicheren und schnellen Einbau oder Austausch von Elektronikbaugruppen (Fahrzeug- und Funktionsdecoder, im Folgenden als Decoder bezeichnet) in Fahrzeuge zum Zweck der Steuerung über digitale Kontrollsysteme fest. Sie entspricht im Wesentlichen der [NEM658].

1.2 Beschreibung der Schnittstelle

Die Schnittstelle unterstützt den Anschluss eines Motors, von maximal 9 Funktionsausgängen sowie einem Sensoreingang. Der Einbauraum sowie die Größe des Decoders sind Bestandteil der Schnittstelle. Fahrzeuge mit werkseitig eingebauter Schnittstelle und Decoder mit der Schnittstelle nach dieser RCN müssen auf der Verpackung deutlich mit der Bezeichnung PluX22 oder PluX16 gekennzeichnet werden.

Die [NEM658] definierte bis 2013 auch eine PluX12 Schnittstelle. Diese wird nicht für die Neukonstruktion von Fahrzeugen empfohlen. Da es jedoch noch viele Fahrzeuge mit dieser Schnittstelle gibt, wird sie im Anhang D definiert.

Die von der NMRA in [S911] definierte Schnittstelle PluX8 bietet keine Vorteile gegenüber der NEM 651 und wurde daher bisher nicht verwendet und auch nicht in diese Norm aufgenommen. Für entsprechend kleine Fahrzeuge wird die Next18 Schnittstelle empfohlen.

Die Schnittstelle ist für direktes Stecken des Decoders in das Fahrzeug definiert. Ein Anschluss über Kabel ist nicht vorgesehen und eine solche Bauform entspricht nicht dieser Norm.

2 Mechanische Eigenschaften

Die Schnittstelle besteht fahrzeugseitig aus einer 16 oder 22-poligen zweireihigen Buchsenleiste mit dem Rastermaß 1,27 mm und decoderseitig aus der dazu passenden Stiftleiste. Vertauschungssicherheit wird mit dem Weglassen des Stiftes 11 und der Blockierung der zugehörigen Buchse erreicht. Entsprechend der Anzahl der Kontakte inklusive Index werden die beiden Bauformen als PluX16 und PluX22 bezeichnet.

Die Stifte haben eine Länge von minimal 3 mm, maximal 4 mm und entweder ein quadratisches Profil mit 0,40 mm Kantenlänge oder ein rundes Profil mit einem Durchmesser von 0,43 mm. Stifte und Buchsen haben eine vergoldete Kontaktoberfläche und eine Kontaktbelastbarkeit von max. 1 A.

2.1 Anforderungen an den Decoder

Die maximalen Abmessungen des Decoders betragen

- beim PluX22 maximal 30 (Länge) x 16 (Breite) x 6,0 (Höhe) mm,
- beim PluX16 maximal 20 (Länge) x 11 (Breite) x 4,2 (Höhe) mm.

Hinweis: Die [NEM658] (bis Ausgabe 2013) sieht für den PluX22 eine Länge von 35 mm vor. Zur Harmonisierung von Decodergrößen und Einbauräumen von 21MTC und PluX22 wird hier eine kleinere Maximallänge vorgegeben.

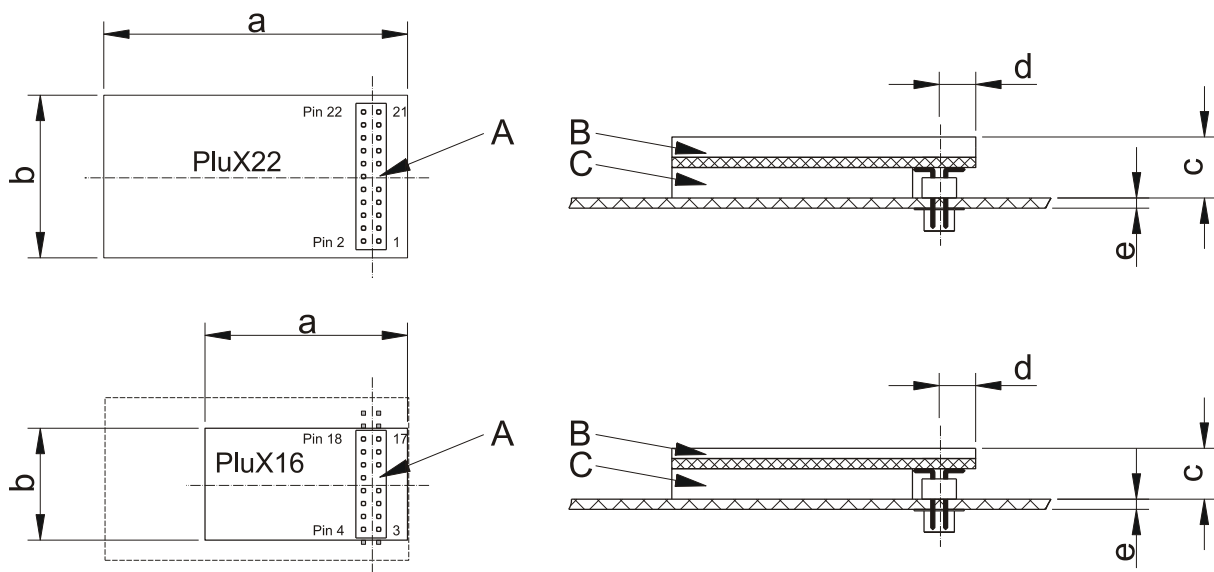


Bild 1: Decoder Draufsicht (Oberseite sichtbar, Blick auf Stiftleiste durch die Platine) und Seitenansicht für kompakte Steckvariante.

Die Buchstaben im Bild 1 kennzeichnen Teile des Decoders bzw. entsprechen den folgenden Maßen. Wenn nicht anders angegeben sind alle Werte die Maximalmaße.

Maß	Beschreibung	Maß PluX22	Maß PluX16
A	Indexposition Pin 11		
B	Bauteile auf der Oberseite		
C	Bauteile auf der Unterseite		
a	Länge	30,0 mm	20,0 mm
b	Breite	16,0 mm	11,0 mm
c	Gesamthöhe	6,0 mm	4,2 mm
d	Abstand Buchsenleistenmitte zur Kante	3,6 mm (genau)	
e	Dicke der Platine im Fahrzeug	1,0 mm	

Tabelle 1: Maße für PluX-Decoder und Einbauraum

Hinweis: RCN-121 21MTC und RCN-122 PluX verwenden aus historischen Gründen unterschiedliche Zählweisen für die Anschlüsse.

Das folgende Bild zeigt ein typisches Exemplar einer Stiftleiste.

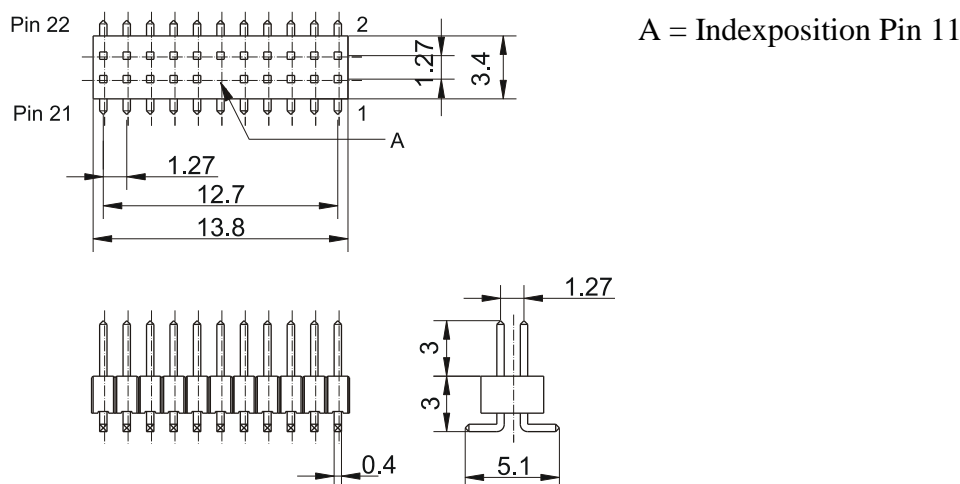
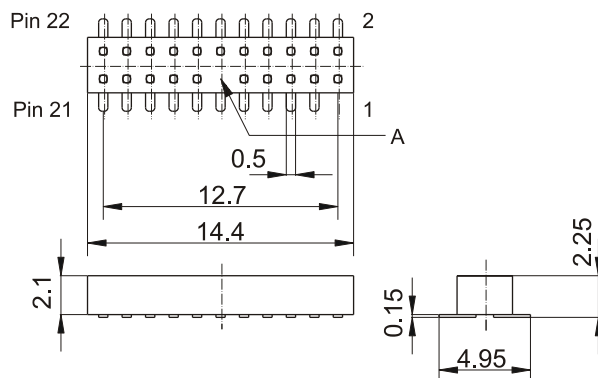


Bild 2: Typische Stiftleiste für Decoder.

2.2 Anforderungen an das Fahrzeug

Der Einbauraum im Fahrzeug muss so beschaffen sein, dass ein Decoder mit maximalen Abmessungen zwangungsfrei eingesteckt werden kann. Es sollte auch ausreichend Platz vorgesehen werden, dass der Decoder ohne Werkzeug gezogen werden kann. Zur Kompatibilität mit älteren Decodern, die entsprechend der [NEM658] mit den im Anhang C genannten abweichenden Maßen gefertigt wurden wird empfohlen, den Einbauraum im Fahrzeug an die dort genannte Maße anzupassen.

Das folgende Bild zeigt ein typisches Exemplar einer Buchsenleiste.



A = Indexposition Pin 11

Hinweis: Die auf das Bauteil bezogene Nummerierung der Pins gilt nur für die kompakte Variante. Bei der hohen Variante sind die Nummern und die Indexposition gespiegelt.

Bild 3: Typische Buchsenleiste für Fahrzeuge.

Der Einbau in das Fahrzeug ist in zwei Varianten zulässig.

2.2.1 Kompakte Variante

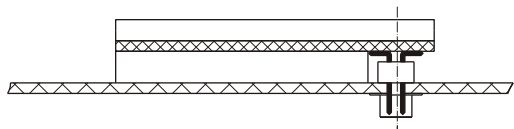


Bild 4: Einbau in kompakter Variante

Die kompakte Variante ergibt eine möglichst niedrige Bauhöhe. Hierbei werden die Pins des Decoders durch die Platine im Fahrzeug in die Buchsenleiste auf der Unterseite der Fahrzeugplatine gesteckt. Der Decoder sitzt eben auf der Fahrzeugplatine auf. Auf der Fahrzeugplatine muss der Bereich des Decoders von Bauteilen freigehalten werden.

Die maximale Dicke der Fahrzeugplatine beträgt bei dieser Variante 1 mm. In der Platine sind Bohrungen vorzusehen, die ein Stecken der Stiftleiste von oben durch die Platine erlaubt; an der Position 11 der Buchsenleiste ist aber zur Kodierung keine Bohrung in der Platine vorzusehen. Es ist unter der Buchsenleiste ausreichend Platz für die maximale Stiftlänge vorzusehen.

2.2.2 Hohe Variante

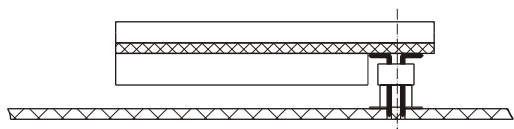


Bild 5: Einbau in hoher Variante

Ist genügend Höhe vorhanden, aber kein Platz für die Freifläche auf der oder für die Buchsenleiste unter der Fahrzeugplatine, kann der Hersteller des Fahrzeugs die hohe Variante einbauen. Hierbei sitzt die Buchsenleiste auf der Oberseite der Fahrzeugplatine. Auch hier sind in der Platine Bohrungen vorzusehen, um den Pins des Decoders ausreichend Platz zu geben. Es ist unter der Fahrzeugplatine ausreichend Platz für die maximale Stiftlänge vorzusehen.

Um die Vertauschungssicherheit auch beim Einbau in der hohen Variante sicherzustellen ist die Position 11 der Buchsenleiste vollständig zu verschießen.

3 Elektrische Eigenschaften

Hersteller der Decoder müssen die maximal den Ausgängen entnehmbaren Ströme spezifizieren. Es gibt keine festgelegten Maximalwerte für die Ausgangsströme. Die Gesamtbelastbarkeit ist durch den Maximalstrom der Pins von 1 A begrenzt.

3.1 Kontaktbelegung

Die Kontaktbelegung der PluX Schnittstelle ist in Tabelle 2 definiert:

PluX22	PluX16	NAME	Beschreibung	Gruppe
1		GPIO / C	Allgemeiner Eingang/Ausgang	4
2		AUX3	Ausgang 3	5
3	3	GPIO / B	Zugbus-Takt	7
4	4	GPIO / A	Zugbus-Daten	7
5	5	GND	Decoder Masse, Abgriff nach Gleichrichter	
6	6	Cap.+	Speichercondensator Plus (nicht Decoder Plus)	2
7	7	F0f	Licht Fahrtrichtung vorwärts	5
8	8	Motor1	Motoranschluss 1 plus / vorwärts	3
9	9	V+	Decoder Plus, Abgriff nach Gleichrichter	
10	10	Motor2	Motoranschluss 2 minus / rückwärts	3
11	11	Index	nicht benutzt, Kodierung	
12	12	Gleis1	Stromabnahme rechts in Fahrtrichtung vorwärts	1
13	13	F0r	Licht Fahrtrichtung rückwärts	5
14	14	Gleis2	Stromabnahme links in Fahrtrichtung vorwärts	1
15	15	LS/A	Lautsprecher Anschluss A	6
16	16	AUX1	Ausgang 1	5
17	17	LS/B	Lautsprecher Anschluss B	6
18	18	AUX2	Ausgang 2	5
19		AUX5	Ausgang 4	5
20		AUX5	Ausgang 5	5
21		AUX6	Ausgang 6	5
22		AUX7	Ausgang 7	5

Tabelle 2: Kontaktbelegung und Beschreibung der Funktion

Anschlüsse, die fahrzeugseitig nicht genutzt werden, sind auf Lötunkte auf der Fahrzeugplatine zu führen.

Anmerkung zu den Gruppen:

Gruppe 1: Bei Wechselstrom ist Gleis1 (Pin 12) mit der Stromabnahme für den Mittelleiter und Gleis2 (Pin 14) mit der Stromabnahme für die Räder verbunden.

Gruppe 2: Cap.+ ist speziell zum Anschluss von Speicherkondensatoren vorgesehen. Dieser Plus-Anschluss sollte schaltbar sein, um damit den Speicherkondensator z.B. auf dem Programmiergleis abzuschalten. Er führt maximal die Gleisspannung an V+.

Gruppe 3: Bei Wechselstrommotoren ist Motor1 (Pin 8) die Feldspule A, Motor2 (Pin 10) die Feldspule B.

Gruppe 4: GPIO / C kann Ausgang oder Eingang sein. Als Eingang ist er gegen GND zu schalten. Der Eingangswiderstand sollte ca. 100 k Ω betragen. Als Ausgang hat er TTL-kompatible Logikpegel (Tabelle 3) zu führen und kann maximale mit 0,5 mA belastet werden.

Gruppe 5: Diese Ausgänge werden im eingeschalteten Zustand decoderseitig mit GND verbunden. Die Spannung für die geschaltete Last ergibt sich aus der Gleisspannung an V+. Sind im Fahrzeug die Rücklichter getrennt von den Spitzenlichtern angeschlossen, so werden die Rücklichter von Führerstand 1 mit Aux1 (Pin 16) und die von Führerstand 2 mit Aux2 (Pin 18) geschaltet.

Gruppe 6: Die Impedanz des Lautsprechers wird vom Hersteller des Decoders festgelegt und ist zu dokumentieren.

Gruppe 7: Die Prozessorpins des Zugbusses werden mit einer Serienimpedanz von maximal 470 Ω direkt heraus geführt. Die Pegel entsprechen TTL-kompatiblen Logikpegel (Tabelle 3)

	Ausgang Decoder	Eingang externe Schaltung
Funktion ausgeschaltet	$\leq 0,4$ Volt	$\leq 0,8$ Volt
Funktion eingeschaltet	$\geq 2,4$ Volt	$\geq 2,0$ Volt

Tabelle 3: Spannungspegel an den GPIO-Anschlüssen des Decoders

Wird ein PluX16-Decoder in ein Fahrzeug mit PluX22 Schnittstelle gesteckt, können die Funktionen auf den Pins 1, 2 und 19 bis 22 nicht gesteuert werden. Besteht in einem Fahrzeug mit PluX16-Schnittstelle ausreichend Platz und sind bei der kompakten Einbauvariante die entsprechenden Bohrungen vorhanden, kann auch ein PluX22-Decoder eingesteckt werden. Dieses kann sinnvoll sein, wenn es z.B. von einer Firma einen (Sound-)Decoder nur mit PluX22 Schnittstelle angeboten wird, die zusätzlichen Funktionen fahrzeugseitig aber nicht benötigt werden.

4 Betrieb ohne Decoder

Im Betrieb ohne Decoder ist ein Brückenstecker einzusetzen, der mindestens die Anschlüsse von Gleis1 (Pin 12) mit Motor1 (Pin 8) und Gleis2 (Pin 14) mit Motor2 (Pin 10) verbindet.

Bei vorhandener Fahrzeugbeleuchtung sind zusätzlich F0f (Pin 7) mit Gleis2 (Pin 14) und F0r (Pin 13) mit Gleis1 (Pin 12) zu verbinden. Der Anschluss V+ (Pin 9) ist über zwei Dioden aus den Gleisanschlüssen zu versorgen.

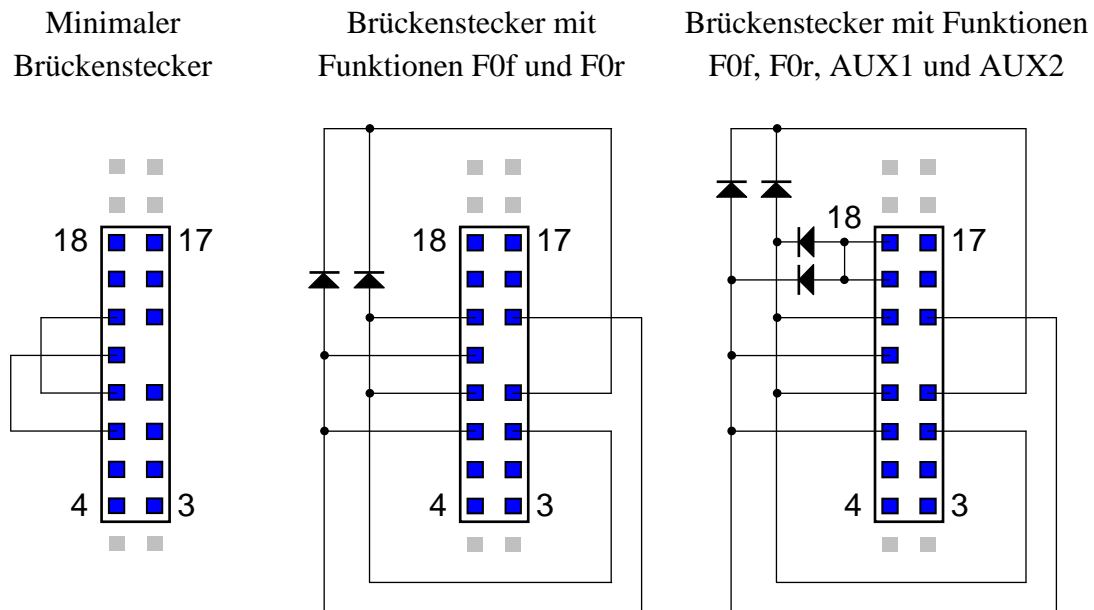


Bild 6: Typische Brückenstecker. Da nur wenige Anschlüsse benötigt werden, kann grundsätzlich eine 16-polige Stiftleiste verwendet werden.

Abhängig von der Beschaltung der Funktionsausgänge im Fahrzeug kann der Fahrzeughersteller einen für das Fahrzeug spezifischen Brückenstecker herstellen, die weitere Ausgänge verbindet. Im mittleren Bild werden die Ausgänge F0f und F0r richtungsabhängig angesteuert; im rechten Bild sind zusätzlich die Funktionen AUX1 und AUX2 immer eingeschaltet.

Anhang A: Verweise auf andere Normen

A.1 Normative Verweise

Um diese Norm zu erfüllen, müssen keine anderen Normen eingehalten werden.

A.2 Informative Verweise

Die hier aufgeführten Normen und Dokumente haben rein informativen Charakter und sind nicht Bestandteil dieser Norm.

[NEM658] MOROP: [NEM 658](#) Elektrische Schnittstelle - Standard PluX12 / 16 / 22

[S911] NMRA: [S-9.1.1](#) Electrical Interface & Wire Color Code

Anhang B: Historie

Datum	Änderungen seit der vorhergehenden Version
28.08.2017	Weiteres Beispiel für Brückenstecker mit Funktionsansteuerung Nummerierung der Pins in den Bildern 2 und 3 erklärt bzw. korrigiert. Korrektur PluX12: Es werden die Pins 7 bis 18 verwendet.
08.12.2014	Erste Version

Anhang C: Abweichende Abmessungen

In der [NEM658] ist der PluX22 mit einer Länge von 35 mm spezifiziert. In dieser RCN wurde die Länge aber auf 30 mm reduziert, um eine Harmonisierung mit der RCN-121 21MTC zu erreichen. Im Interesse einer Kompatibilität zu existierenden Decodern sollte daher der Einbauraum im Fahrzeug nach Möglichkeit das Maß aus der NEM 658 einhalten.

In der [NEM658] wird ein PluX16-S für Sound-Decoder definiert. Da dessen Abmessungen aber fast denen des PluX22 entsprechen, wurde keine Notwendigkeit für diese Baugröße gesehen und im Sinne der Reduzierung von Schnittstellenkonfigurationen diese Bauform nicht in diese RCN übernommen. Es gibt aber Sound-Decoder mit einer Breite und Höhe des normalen PluX16 und einer Länge entsprechend der NEM 658. Im Interesse einer Kompatibilität zu existierenden Decodern sollte daher beim Einbauraum in Fahrzeugen mit Vorbereitung für Sound und PluX16-Schnittstelle nach Möglichkeit das Maß aus der NEM 658 für den PluX16-S eingehalten werden. Ist dieses nicht möglich, so sollte zumindest die größere Länge berücksichtigt werden.

Decoder, die bis Ende 2014 auf den Markt gekommen sind, der NEM 658 entsprechen und bei denen in der Anleitung auf die von der RCN-122 abweichenden Maße hingewiesen wird, können trotz der Abweichungen das Konformitätslogo der RailCommunity tragen.

Anhang D: PluX12

Die Bauform PluX12 hat eine 12-polige Stiftleiste am Decoder und es fehlen gegenüber dem PluX16 die Anschlüsse 3 bis 6. Die Abmessungen eines PluX12-Decoders betragen aber wie beim PluX16 maximal 20 (Länge) x 11 (Breite) x 4,2 (Höhe) mm. Da der gegenüber dem PluX16 nur auf einer Seite weniger Pins hat, sitzt die Stiftleiste nicht mehr symmetrisch zur Breite des Decoders, sondern um 1,27 mm versetzt. Ansonsten würde ein PluX12-Decoder nicht in den Einbauraum für einen PluX16 passen.

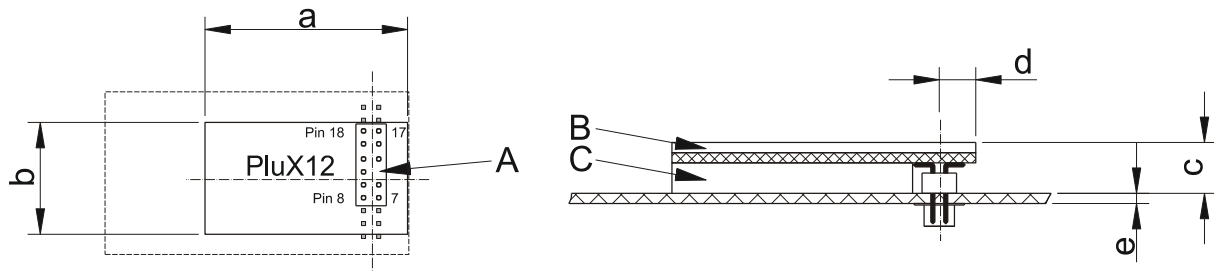


Bild 7: PluX12 Decoder Draufsicht (Oberseite sichtbar, Blick auf Stiftleiste durch die Platine) und Seitenansicht für kompakte Steckvariante

Die Buchstaben haben die gleiche Bedeutung wie in Bild 1.

Da diese Maße bei verschiedenen Fahrzeugen mit PluX12-Schnittstelle nicht eingehalten wurden wird empfohlen, künftige PluX12-Decoder mit einer Breite von maximal 8,4 mm mit der Stiftleiste symmetrisch zur Decoderbreite zu fertigen. Dieses ist ausdrücklich für die Kompatibilität zu Altfahrzeugen und soll kein Anreiz sein, die PluX12 Schnittstelle mit diesem reduzierten Maß in Neukonstruktionen einzubauen.

Decoder und Fahrzeuge mit PluX12-Schnittstelle können **kein** Konformitätslogo der RailCommunity tragen.

Copyright 2017 RailCommunity – Verband der Hersteller Digitaler Modellbahnprodukte e.V.