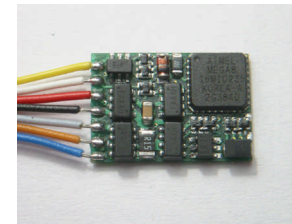


# Betriebsanleitung

## Lokempfänger DCX74

für Spur Z bis N



*13x9x1,5mm (LxBxH)*

*Bild 1 der Decoder*

**CTelektronik**

CT Elektronik, [www.tran.at](http://www.tran.at)

# INHALT

1.	Einleitung .....	3
2.	Technische Daten und Aufbau.....	4
2.1.	Anschlüsse des DCX74 .....	4
2.2.	8-polige Digitalschnittstelle laut NMRA-Norm .....	5
2.3.	Zusatzverstärkerschaltung .....	5
3.	Sicherheitshinweise.....	6
4.	Anschluss.....	7
4.1.	Anschluss mit gemeinsamer Pluspol (blau) .....	7
4.2.	Anschluss an einem Radschleiferpol (Masse).....	7
5.	Programmieren und Inbetriebnahme .....	8
5.1.	“hard reset “ .....	8
5.2.	CV29 Besonderheiten .....	9
5.3.	5.3 PfuSch Definitionsdatei .....	9
6.	Konfigurationstabelle (CV's) .....	10
7.	Berechnung der komplexen Variablen.....	13
7.1.	Übertragung vom 2'er ins 10'er System.....	13
7.2.	Windows Kalkulator.....	14
7.3.	WEB Tools.....	15

## Abbildungen

Bild 1 der Decoder .....	1
Bild 2 Anschlussbelegung .....	4
Bild 3 Verstärkerschaltung .....	5
Bild 4 Anschluss mit Decoder + .....	7
Bild 5 Lampen einseitig an Schienenpotential .....	7
Bild 6 Windows Rechner Binärdarstellung.....	14
Bild 7 Windows Rechner Dezimaldarstellung .....	15

## Tabellen

Tabelle 1 Technische Daten.....	4
Tabelle 2 NMRA Normstecker mittel.....	5
Tabelle 3 CV Tabelle .....	12
Tabelle 4 Umrechnungstabelle.....	13
Tabelle 5 Umrechnungsbeispiel .....	13

und stellt dann um auf dezimale Darstellung:



Bild 7 Windows Rechner Dezimaldarstellung

### 7.3. WEB Tools

Es gibt auch ein hilfreiches WEB Tool, das die Berechnung durchführt. Die Web-Seite kann lokal am Computer für Offline Betrieb gespeichert werden.

Für CV29: <http://www.huebsch.at/train/Software/bincalc.htm>

Für CV33-40: <http://www.huebsch.at/train/Software/function.htm>

#### Sicherheitshinweise

Wegen verschluckbarer Kleinteile für Kinder unter 3 Jahren nicht geeignet. Irrtümer und Änderung des technischen Fortschrittes und Materialauswahl bleiben vorbehalten. Jede Haftung für Schäden und Folgeschäden durch unsachgemäßen Gebrauch, schadhafte Geräten, eigenmächtigen Eingriff, Überhitzung und Überbelastung der angegebenen technischen Daten, Betrieb mit nicht für Modellbahn vorgesehenen Transformatoren bzw. digitalen Vorrichtungen und ähnlichen ist ausgeschlossen.

Grillparzergasse 5  
A-2700 Wiener Neustadt  
Tel.: +43 2622 82086  
+43 664 4719963

<http://www.tran.at> Email: [info@tran.at](mailto:info@tran.at)

**Elektronik**

- ? die benötigten Spalten werden markiert (x eintragen)
- ? in den Markierten Spalten werden die Zahlen in die Zwischenwertzeile übertragen. 128 für Bit 7, 32 für Bit 5 usw.
- ? Die Zeile wird horizontal aufsummiert. Das Ergebnis  $128 + 32 + 16 + 2$  ist der zu programmierende CV Wert 178.

## 7.2. Windows Kalkulator

Alternativ gibt es weitere Möglichkeiten der Berechnung. Unter MS Windows gibt es einen Rechner, in der Zubehör Programmgruppe zu finden. Man kann das Programm auch mittels „calc.exe“ starten. Dieser Rechner hat einen „Wissenschaftlichen“ Modus, in dem man das 2'er System einstellen kann. Man gibt hier die Bitfolge, im obigen Beispiel „10110010“ ein:

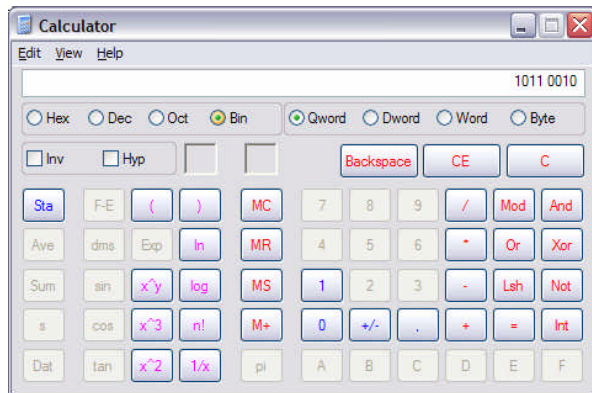


Bild 6 Windows Rechner Binärdarstellung

## 1. Einleitung

Der Lokempfänger DCX74 eignet sich für alle Gleichstrom- und Wechselstrommotoren in Z bis N-Spur Lokomotiven. Die maximale Stromaufnahme des Motors darf 0.8A nicht übersteigen.

Der DCX74 bietet hochfrequente 16kHz Motoransteuerung für Faulhaber Motore. Alternativ stehen auch stufenlos einstellbare 30-150 Hz für traditionelle Motore zur Verfügung.

Weiters kann der DCX74 wahlweise mit 14, 28 oder 128 Fahrstufen betrieben werden. Lastausgleichsregelung, voller Adressraum von 1 bis 10240 und die Möglichkeit am Hauptgleis 'on-the-fly' zu programmieren ist bei allen Lokempfänger der Fa. CT Elektronik selbstverständlich.

Der DCX74 ist voll NMRA kompatibel und somit bei allen Systemen, die das NMRA-DCC Datenformat verwenden, einsetzbar (z.B. Digitrax, Lenz, LGB, Uhlenbrock, Zimo, Roco 'digital is cool', u.a.)

**Besonderheit:** Der DCX74 unterstützt auch die signalabhängige Zugbeeinflussung- und das Zugnummernerkennungsverfahren der Fa. Zimo-Elektronik. Der eingesetzte Prozessor besitzt einen Flash Memory, damit ist ein Software Update bei Funktionsverbesserung oder nachträglich erkannten Fehlern jederzeit kostengünstig ohne Prozessortausch möglich.

**Standardausführung DCX74:** 0.8A Motorstrom, 2 verstärkte Ausgänge mit vollem 'function mapping' nach NMRA-Anordnung. Alle Ausgänge sind getrennt dimmbar. Kombiniert mit dem function mapping sind viele Lichteffekte realisierbar. Die Verwendung von Leuchtdioden als Beleuchtung ohne Vorwiderstand ist möglich. Es wird aber angeraten Vorwiderstände einzusetzen um den Stromverbrauch zu senken.

**DCX74:** 2 verstärkte Funktionsausgängen mit **7 hochflexiblen Anschlussleitungen** (für Lokomotiven ohne Digitalschnittstelle).

**DCX74N:** wie DCX74, mit **6-poliger Stiftleiste** nach NMRA DCC, NEM 651 (standardmäßige Digitalschnittstelle in N- und H0e-Lokomotiven).

**DCX74S:** mit **8-poliger Digitalschnittstelle** nach NMRA DCC, NEM 652 (übliche Schnittstelle in H0-Lokomotiven).

## 2. Technische Daten und Aufbau

Alle Ausgänge des Empfängers werden von einem internen Brückengleichrichter versorgt, der einen maximalen Gesamtstrom von 0.8A ermöglicht. Motor- und Funktionsausgängen dürfen somit den Summenstrom des zulässigen Gleichrichtergesamtstroms nicht übersteigen.

Fahrspannung.....	12-16V
Maximaler Dauerstrom (Motor .....	0.8A
Maximaler Spitzenstrom 3 sec .....	2A
Maximaler Summenstrom der Funktionsausgänge.....	0.8A
Betriebstemperatur .....	-10 bis 90°C
Abmessungen .....	LxBxH... 13 x 9 x 1,5 mm
Hochfrequente Motoransteuerung .....	16kHz
Stufenlos niederfrequente Motoransteuerung .....	30 bis 150Hz
Dimmwiederholrate.....	80Hz
Anschlussdrähte .....	150 mm

Tabelle 1 Technische Daten

### 2.1. Anschlüsse des DCX74

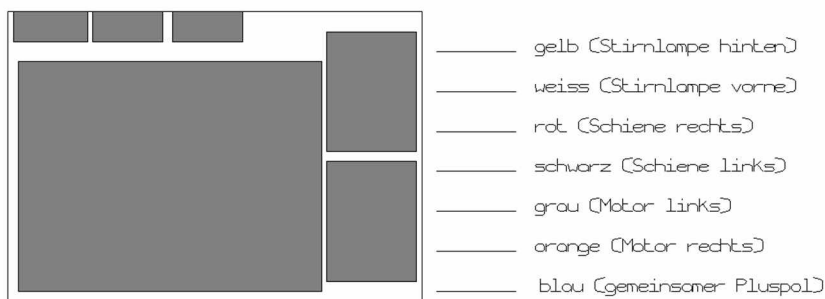


Bild 2 Anschlussbelegung

## 7. Berechnung der komplexen Variablen

An mehreren Stellen können im Decoder einzelne Funktionen ein bzw. ausgeschaltet werden. Damit man nicht jeder einzelnen dieser Funktionen eine CV zuordnen muss, die dann möglicherweise die Speicherkapazitäten der Logikbausteine sprengen würden, werden verwandte Bereiche zusammengefasst. Dazu zählen die Inhalte der Variablen CV 29, CV 33-42, CV 57 und CV 58.

Jeder einzelne Wert kann ein/aus gesetzt werden, vergleichbar einem Schalter der auch exakt 2 Positionen kennt. Es gibt also nur 2 Zustände 1 oder 0. Bis zu acht solcher Werte können zusammengefasst werden und in einer CV abgelegt werden. Wenn man diese acht Werte nebeneinander aufschreibt erhält man eine Zahl im 2'er Zahlensystem dargestellt. Diese Zahl ins Dezimalsystem Übertragen ist der zu programmierende CV Wert.

### 7.1. Übertragung vom 2'er ins 10'er System

Die nachfolgende Tabelle soll helfen die Umrechnung durchzuführen

Position / Bit	7	6	5	4	3	2	1	0
Wert	128	64	32	16	8	4	2	1
Bit Muster								
Zwisch.Wert								

Tabelle 4 Umrechnungstabelle

Man markiert jene Spalten wo eine Funktion (Bit) eingeschaltet sein soll. In die Zwischenwert Zeile überträgt man die in der Wert Zeile angegebenen Zahlen. Zuletzt werden alle Zwischenwerte summiert. Das Ergebnis wird in die CV programmiert.

Beispiel:

Es ist CV 29 zu berechnen. Normale Fahrtrichtung, 28 Fahrstufen, nur Digitalbetrieb, freie Kennlinie, lange Adressen, und 16kHz Motoransteuerungsfrequenz.

Position / Bit	7	6	5	4	3	2	1	0
Wert	128	64	32	16	8	4	2	1
Bit Muster	x		x	X			x	
Zwisch.Wert	128		32	16			2	

➤178

Tabelle 5 Umrechnungsbeispiel

60	<b>Zugsbeeinflussung: „U“:</b> gewählte Geschwindigkeit für U – Abschnitt + (Bremsdioden)	84	0 - 255
61	<b>Anfahrverzögerungszeit:</b> Zeit zwischen Freigabe und Fahrteintritt HLU + (Bremsdioden)	0	0 - 255
64	<b>Regelungsreferenz:</b> Fahreigenschaft in Abhängigkeit der Schienenspannung	16 0	0 - 255
67-94	<b>Freie Geschwindigkeitskennlinie:</b> aktiviert wenn Bit 4 in CV 29 auf 1 gesetzt. Defaultwert: 9, 18, 27, 36, 45, 54, 63, 72, 81, 90, 99, 108, 117, 126, 135, 144, 153, 162, 171, 180, 189, 198, 207, 216, 225, 234, 243, 252	---	0 - 252
105	<b>Anwender-CV:</b> persönliche Daten des Anwenders	0	0 - 255
106	<b>Anwender-CV:</b> persönliche Daten des Anwenders	0	0 - 255
116	<b>Rangiergang: F3</b> defaultmäßig Bit 0 = 1 ↯ CV3 und CV4 wird ausgeschaltet Bit 1 = 1 ↯ max. Geschwindigkeit wird halbiert Bit 2 = 1 ↯ rückwärts nur 65% der max. Geschwindigkeit (unabhängig vom Rangiergang)	0	0 - 255

Tabelle 3 CV Tabelle

In Kapitel 7 ist die Berechnung der Bitweise aufgebauten Variablen schrittweise erklärt.

CV 105/106 gibt dem Anwender die Möglichkeit Hinweise auf Kaufdatum, Eigentümer oder Ähnliches im Decoder abzulegen. Durch Auslesen dieser CV's kann auf diese Erinnerungsdaten ohne öffnen des Modells zugegriffen werden.

Hinter der Funktion 7 ist die Rangierfunktion zu finden. Diese kann wie allen anderen Funktionen durch ändern der CVs 33-42 beliebig umgemappt werden. Bei Aktiv werden die eingestellten Beschleunigungs- und Bremszeit reduziert bzw. unwirksam gemacht.

## 2.2. 8-polige Digitalschnittstelle laut NMRA-Norm

#	Stecker	#
1	orange rot	8
2	gelb blau	7
3	N/C weiß	6
4	schwarz grau	5

Tabelle 2 NMRA Normstecker mittel

Der DCX74 ist nur 13x9x1,5 mm groß und kann daher in N-Loks ohne aufwendige Fräsarbeit eingebaut werden. Die Anschlussdrähte sind hochflexibel farbgekennzeichnete Litzenleitungen.

## 2.3. Zusatzverstärkerschaltung

Diese Ausgänge liefern lediglich Logikpegel, für Verbraucher wie Lämpchen oder Ähnlichem benötigt man eine Verstärkerschaltung wie in Bild 3 dargestellt.

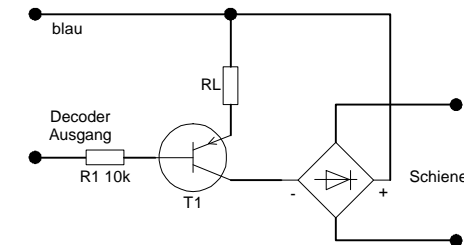


Bild 3 Verstärkerschaltung

Weitere Informationen zu den Zusatzausgängen finden Sie am WEB unter <http://www.tran.at>. Es werden auch fertig aufgebaute Verstärkerbaugruppen angeboten.

### 3. Sicherheitshinweise

Alle Ausgänge des Lokempfängers sind gegen Überströme geschützt. Diese Schutzmaßnahmen<sup>1</sup> sind nur gegen interne Kurzschlüsse wirksam (d.h. nur Kurzschluss zwischen den Motoranschlüssen bzw. zwischen den Stirnlampen). Gegen unbeabsichtigte Fehlanlüsse oder defekte Motorwicklungen sind diese Schutzmaßnahmen nicht wirksam. Falsches Anschließen wie Verwechslung von Schienen und Motoranschlüssen oder nicht erkannte elektrische Verbindung zwischen den Anschlüssen führen ebenso zur Beschädigung der Bauteile oder auch zum Totalschaden des Decoders.

Die Kondensatoren zwischen den Motoranschlüssen müssen vor Einbau des Empfängers ausgelötet werden, es dürfen also keine Filterbauteile mit eingebaut werden. Dies stört die Lastausgleichsregelung. Die Funkentstörung übernimmt die Decoderschaltung. Defekte Motoren z.B. durch Kollektor- oder Windungskurzschlüssen können zu hohem Stromverbrauch führen, diese sind nicht immer durch Strommesgeräten bzw. von mehreren Herstellern im Steuergeräten eingebauten Amperemeter erkennbar. In manchen Fällen kann es auch durch nicht erkannten zu hohem Stromverbrauch zur Beschädigung des Decoders kommen. Alte, dadurch schwache, Permanentmagneten führen ebenfalls zu hohem Ankerströmen.

Die Decoder sind nicht nur durch Überströme sondern in den meisten Fällen eher durch Spannungsspitzen, die vom Motor oder anderen induktiven Verbrauchern induziert werden, gefährdet. Die vom Motor induzierte Spannung kann abhängig von der eingestellten Schienenspannung einigen hundert Volt betragen. Als Schutz sind Überspannungsableiter in den Decodern eingebaut, doch die Geschwindigkeit und Kapazität dieser Bauteile ist begrenzt, daher soll man die Spannung nicht unnötig zu hoch einstellen (max. Spannungs-Sollbereich 12-16V). Für Z und N sollte man etwa 16V wählen. Man schützt damit auch die Lämpchen der Modelle, die bei niedrigeren Versorgungsspannungen eine höhere Standzeit haben.

Werkseitig wird für den DCX74 kein Schrumpfschlauch montiert. Fixieren Sie den Decoder mit doppelseitigem Klebeband, **es darf kein Kontakt zwischen Metallteile wie Lokchassis oder Lokgehäuse und elektrischen Bauteile des Decoders** vorhanden sein. Kleben Sie vielmehr Metallteile der Loks mit Isolierband, dadurch können Kurzschlüssen vermieden werden. Wickeln Sie niemals den Decoder in Isolierband ein, hierdurch wird die Luftzirkulation verhindert und es kann zur Zerstörung des Decoders führen.

	Bitwert-Berechnung für CV 29 Bit 0: 0 oder 1 Bit 1: 0 oder 2 Bit 2: 0 oder 4 Bit 3: 0 oder 8 Bit 4: 0 oder 16 Bit 5: 0 oder 32 Bit 6: 0 oder 64 Bit 7: 0 oder 128		
30	Fehleranalyse: 1 = Motor, 2 = Licht, 3 = beide Kurzschluss	0	0 - 3
33-42	<b>Funktionszuordnung:</b> "function mapping" laut NMRA-Zuordnung für F0 - F7 CV35-42 = 0 ≠ Funktion ausgeschaltet ( 1, 2, 4, 8, 16, 4, 8, 16, 32, 64)	0	0 - 255
49	<b>Konfigurationsbits</b> : Einstellungen, ... Eigenschaften..... Bit 0 = nicht verwendet Bit 1 = nicht verwendet Bit 2 = nicht verwendet Bit 3 = nicht verwendet Bit 4 = nicht verwendet Bit 5 = 32 ≠ auswerten der LGB-Impulse von F1	0	0 - 255
50	<b>Regeleinfluss:</b> Ausmaß der EMK	25 5	0 - 255
51	<b>P - Regler:</b> optimieren der Regeleigenschaft	80	0 - 255
52	<b>I - Regler:</b> optimieren der Regeleigenschaft	40	0 - 255
53	<b>Bremsverzögerung (HLU):</b> Bremsverzögerung am HLU Abschnitt + (Bremsdioden)	3	0 - 255
54	<b>Dimmen der Funktionsausgänge:</b> Funktionen dimmen	10 0	0 - 100
55	<b>Dimmen der Kupplungsausgänge:</b> Kupplungen dimmen	32	0 - 100
56	<b>Schaltzeit der Kupplungsausgänge:</b> Einheit 0,1 sec.	60	0 - 255
57	<b>Dimm-Maske der Funktionsausgänge:</b> Auswahl der zu dimmenden Funktionen	25 5	0 - 255
58	<b>Maske der Kupplungsausgänge:</b> Auswahl der zu dimmenden Kupplungen	0	0 - 255
59	<b>Zugsbeeinflussung:</b> „L“ <sup>3</sup> gewählte Geschwindigkeit für L – Abschnitt + (Bremsdioden)	16 8	0 - 255

<sup>1</sup> Siehe auch CV30 zur Eingrenzung des Kurzschlussproblems

<sup>3</sup> Der DCX74 bietet nur die Werte für L und U an, die anderen Stufen werden interpoliert

## 6. Konfigurationstabelle (CV's)

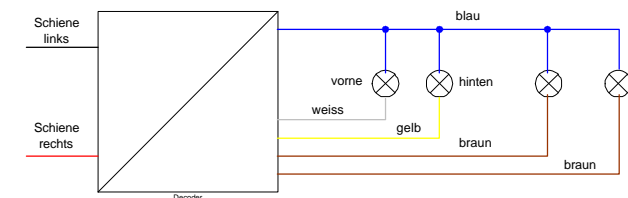
CV	Beschreibung	Defaultwerte	
1	<b>Lokadresse:</b> CV29 Bit 5 auf 0 gesetzt, Hardreset CV1 = 0	3	1 - 128
2	<b>Startspannung:</b> Spannung an Motor bei Fahrstufe 1	6	0 - 255
3	<b>Beschleunigungszeit:</b> gibt die Zeit an, die die Lok vom Stillstand bis zur vollen Fahrt erreicht.	1	0 - 255
4	<b>Bremszeit:</b> gibt die Zeit an, die die Lok von voller Fahrt bis zum Stillstand kommt.	1	0 - 255
5	<b>Maximalgeschwindigkeit:</b> legt die max. Geschwindigkeit bei max. Reglerstellung fest.	25 5	0 - 255
6	<b>Mittengeschwindigkeit:</b> in Zusammenhang mit CV2 und CV5 kann eine Dreipunkt-Kennlinie gebildet werden. CV6 = 0 --> lineare Kennlinie.	0	0 - 255
7	<b>Versionsnummer:</b> Software Version ( nur lesbar )	-	Var.
8	<b>Herstellerkennung:</b> CT Elektronik ( nur lesbar )	-	117
9	<b>Motoransteuerungsperiode:</b> 13 - 63 stufenlos von 30 bis 150 Hz, 141-191 $\approx$ 16kHz .	14 8	13-63 141- 191
17+ 18	<b>Erweiterte Adresse:</b> aktiv CV 29 Bit 5 gesetzt.	0	128- 10240
19	<b>Verbundadresse:</b> Mehrfachtraktionsadresse	0	1-127
29	<b>Konfigurationsbits:</b> Eigenschaft des Decoders Bit 0 - Fahrtrichtung: 0 = normal 1 = vertauscht Bit 1 - Fahrstufenmodus: 0 = 14, 1 = 28 Bit 2 - Betriebsart: 0 = nur digitaler Betrieb 1 = konventionell und digital Bit 3 - Zugnummernimpuls: 0 = aus, 1 = ein Bit 4 - Geschwindigkeitskennlinie: 0 = Default-Kennlinie nach CV 2, 5, 6 1 = freie Kennlinie nach CV 67 - 94 Bit 5 - Adressbereichsauswahl: 0 = 1-128 laut CV 1 1 = 128 - 10240 laut CV 17 + 18 Bit 6 - MAN- Bit (intern, schaltet signalabhängige Zugbeeinflussung aus)  Bit 7 – immer 0	2	0 - 255

## 4. Anschluss

Vor dem Umbau muss die Lokomotive im Gleichstrombetrieb auf einwandfreie Funktion überprüft werden. Eine einwandfreie Mechanik ist die Voraussetzung für die gute Fahreigenschaft der Lokomotive.

Die Motor- und Stirnlampenanschlüssen müssen potentialfrei, d.h. gegen Radschleifer und Lokgehäuse isoliert, sein. Für Notfälle kann man die in 4.2 beschriebene Schaltung benutzen. Die Kondensatoren zwischen den Motoranschlüssen müssen vor Einbau des Empfängers ausgelötet werden, es dürfen also keine Filterbauteile mit eingebaut werden.

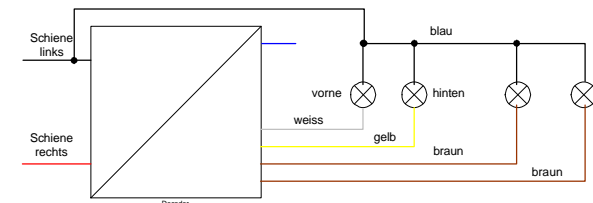
### 4.1. Anschluss mit gemeinsamer Pluspol (blau)



**Bild 4 Anschluss mit Decoder +**

### 4.2. Anschluss an einem Radschleiferpol (Masse)

Wenn es nicht möglich ist Lämpchen elektrisch vom Chassis zu trennen das Schienenpotential<sup>2</sup> hat, kann man diese dennoch an den zugehörigen Decoderausgang anschließen. Das Lämpchen leuchtet dann deutlich dunkler da nur 50% der Zeit Strom zur Verfügung steht.



**Bild 5 Lampen einseitig an Schienenpotential**

<sup>2</sup> Es ist egal welche der Schienenseite herangezogen wird. Das DCC Signal ist symmetrisch aufgebaut, daher ist sowohl rechts als auch links möglich.

## 5. Programmieren und Inbetriebnahme

Alle Lokempfänger haben im Auslieferungszustand die Adresse 3. (auf dieser Adresse kann Testweise sofort der Betrieb aufgenommen werden).

Es ist zweckmäßig die Lokempfänger vor der Verwendung auf Anlagen auf die gewünschte Adresse zu programmieren.

Für die Quittierung während des Programmiervorganges müssen entweder zumindest der Motor oder die Stirnlampen angeschlossen sein. Während des Programmierens oder Auslesens von Konfigurationsvariablen wird kurzzeitig Motor und Stirnlampen eingeschaltet. Das Einschalten von Motor und Stirnlampen verursacht einen Stromstoß, dieser wird von der Zentrale der Mehrzugsteuerung erkannt und als Quittierung ausgewertet. Falls der Stromverbrauch nicht ausreicht und damit die Quittierung während des Programmier- und Auslesevorganges nicht korrekt funktioniert, (kann bei Verwendung von hochwirkungsgradigen Motoren wie Faulhaber und Leuchtdioden als Stimbeleuchtung vorkommen) muss zusätzlich ein externer Verbraucher angeschlossen werden, z.B. 33 Ohm Widerstand parallel zum Motoranschluss.

Programmier- und Ausleseprozedur entnehmen Sie dem jeweiligen Betriebshandbuch des Herstellers Ihrer Mehrzugsteuerungszentrale.

### 5.1. “hard reset“

Mit der Adressierung auf “0“ wird ein Hard reset ausgelöst, dabei werden alle Konfigurationsvariablen “CV“ (Configuration Variable) auf den Defaultwerte zurück gesetzt. Die Geschwindigkeitstabelle wird dabei aber nicht zurückgesetzt (CV67-94) und bleibt daher unverändert.

Neben der Lokadresse können im Rahmen der Programmierprozedur auch die sog. Konfigurationsvariablen, später als “CV genannt, definiert werden

Außer der von der NMRA-Norm festgelegten CV's gibt es noch herstellerspezifische CV's. Der Wertebereich dieser CV's kann von Hersteller zu Hersteller unterschiedlich sein. Weiters werden von den optionalen CV's unterschiedlich viele implementiert. Deshalb muss unbedingt die jeweilige Anleitung des Lokempfängers für die Programmierung verwendet werden.

Die CV's des DCX74 sind in Kapitel 6 tabellarisch dokumentiert.

## 5.2. CV29 Besonderheiten

Beim DCX74 wurden in CV29 mehr Bits zur Definition des Decoderverhaltens genutzt. Die Bits 3, 6 und 7 werden oft nicht verwendet. Beachten Sie diese Besonderheit wenn CV Werte von anderen Decodern übernommen werden.

## 5.3. 5.3 PfuSch Definitionsdatei

Am WEB unter [www.tran.at](http://www.tran.at) gibt es die jeweils aktualisierten Definitionsdateien um die Programmier SW PfuSch zu unterstützen. Durch die erweiterten Möglichkeiten des DCX74 wird damit das Programmieren wesentlich erleichtert.