

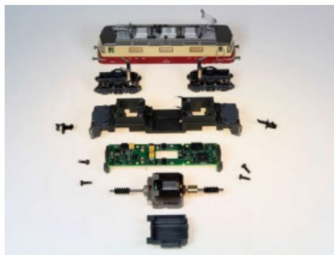
Achszahnräder, ausgespart. Das erleichtert einerseits die Schmierung und Pflege, leider kann aber auch Schmutz ungehindert eindringen. Bei beiden uns vorliegenden Exemplaren waren die Getriebe sehr stark gefettet. Eindeutig viel zu viel des Guten. Nach dem obligatorischen Einfahren hatte sich das Fett bereits weit ins Innere der Maschine verteilt. Zusammen mit dem unvermeidlichen Staub und Fusseln die so eine Maschine im Betrieb förmlich ansaugt,

dürfte es in der Praxis zu erheblicher Verschmutzung mit den entsprechenden Störungen kommen. Soviel zum Thema «sparsam ölen». Zwei der acht Räder sind mit Hafringen aus weichem Kunststoffmaterial belegt. Die Kupplungsaufnahmen können N-Standard- aber auch Kurzkupplungsköpfe aufnehmen. Sie sind durch je eine Kinematik geführt, die pfiffiger Weise etwas höher, direkt unter den Führerstands-nachbildungen, positioniert ist. So liegen

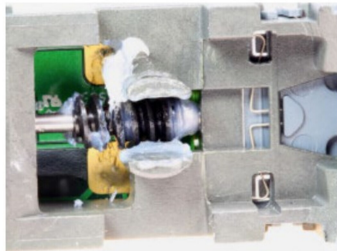
sie ausserhalb des Schwenkbereichs der Drehgestelle und behindern sich so nicht gegenseitig in ihrer Funktion. Das aktuelle Fleischmann-Modell ist eine komplette Neukonstruktion. Die einzigen Teile die vom Vorgängermodell übernommen wurden sind die Stifte mit denen die Drehgestelle befestigt sind und der Motor samt Schwungmasse und den beiden Antriebswellen. Wie bereits von den letzten Neukonstruktionen gewohnt, hinterlassen die Mechanik und deren Aufbau einen äusserst sauberen und durchdachten Eindruck. Ein schönes und sauber gemachtes Stück Feinmechanik, allerdings mit dem Wermutstropfen alter, dreipoliger Motor.



Mechanik und Elektronik ohne Gehäuse.



Fleischmanns Re 4/4<sup>II</sup> in die Komponenten zerlegt.



Kaum zu erkennen, doch unter dem Fettberg...



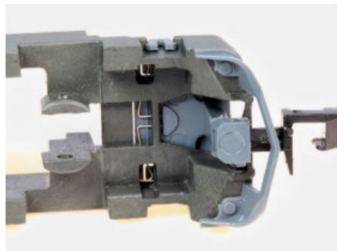
... verbirgt sich eine feine Antriebsschnecke.



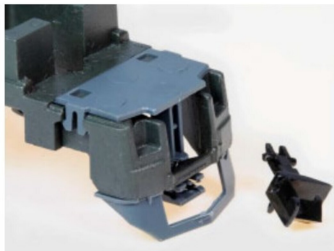
Auch Stirnzahnräder sind üppig gefettet. Sogar ...



... Kontakte kriegten (wozu wohl?) ihren Teil ab.



Pfiffig gelöst: Kinematik über den Drehgestellen.



Nach NEM 355: Die Kupplungsaufnahmen.

## Elektrisches und Elektronisches

Radnisschleifer nehmen den Fahrstrom von allen acht Rädern des Modells auf. In die Drehgestellrahmen integrierte Metallstanzteile leiten die Spannung über mit angeformte Schleifer durch das Chassis hindurch auf die oben verschraubte Hauptplatine. Die Platine trägt die Komponenten der Funkentstörung, die Widerstände und LED für die Beleuchtung der Spitzensignale und gibt die Betriebsspannung über Federkontakte an den Motor weiter. Leider fehlt der vom Modell der Re 460/465 her bekannte kleine Schalter zum Abschalten der zugzugewandten Spitzensignale. Die analoge Re 4/4<sup>I</sup> kann über eine sechspolige Schnittstelle nach NEM 651 leicht digitalisiert werden, allerdings nur für digitales Fahren. Eine Nachrüstung der Soundfunktionalität ist Fleischmann-seitig nicht vorgesehen.

Ein beachtenswertes Kapitel für sich ist die Elektrik und Elektronik der digitalen Soundvarianten. Dort ist die Hauptplatine mit Elektronikbausteinen gespickt und zwar so, dass es auch dem verwöhntesten Auge gerecht wird. Soundbaustein und die digitale Motorsteuerung sind dort auf engstem Raum sauber vereint. Diese Version lässt das Schalten von 17 Funktionen zu, so können die unterschiedlichsten Geräuschszenerien simuliert werden, darunter drei individuell gestaltete Bahnhofsdurchsagen, aber auch die Spitzensignale können von der Zentrale aus beeinflusst werden. So werden die angehängten Wagen nicht rot angestrahlt. Leider kann der Schweizer Lichtwechsel nicht realisiert werden. Der Lautsprecher ist unter dem Chassis zwischen den Drehgestellen verbaut, die elektrische Verbindung zur Platine erfolgt durch zwei sauber verlegte Litzen. Auch Analogfahrer kommen in den Genuss der Elektronik. Ab einer Fahrspannung von ca. 4 Volt sind das Schaltwerk und die Lüftergeräusche deutlich zu vernehmen. Auch der Lichtwechsel funktioniert abhängig von der