



Seit 2010 ist die Re 465 004 «Trübsachen» im Kambly-Werbedienst unterwegs.



Zwei Mal Design: Vorne «zweckmäßig ist Trumf» – hinten elegant «Pininfarina».



Der AD EW III 002 im damaligen Zustand bei der Vorbildrecherche im Mai 2012.



Der Kambly-Werbeanstrich tut der schnittig designierten BLS-Maschine richtig gut.



Das Öffnen des Minitrix-Modells ist nicht ganz «ohne» – mehr dazu im Beitrag ...

an ein dickes Buch und macht deshalb auch auf dem Regal eine ausgesprochen gute Figur. Schade nur, dass sich die Kambly- und die Minitrix-Verantwortlichen nicht auf eine Umverpackung in Form einer Kambly-Keksdose verständigen konnten – das wäre es halt noch gewesen ...

Mechanisches

Um die Mechanik der Lok zu erreichen ist die Abnahme des Kunststoffgehäuses notwendig. Die gestaltet sich bei der Minitrix Re 460/465 etwas knifflig. Das war immer schon so, bei der aktuellen Aufführung hat Trix die Latte aber noch etwas höher gelegt. Das Gehäuse sitzt, ganz vorsichtig formuliert, recht stramm auf dem Chassis. Nach dem Entfernen der unter den beiden Pantografen gut versteckten Schrauben röhrt sich nichts, aber auch gar nichts. Wir haben das Gehäuse (weil wir halt in Ihrem Auftrag so neugierig sind) mit einem stabilen Kunststoffspachtel, den wir jeweils zwischen den Drehgestellblenden und dem unteren Rand des Gehäuses angesetzt haben, Stück für Stück (rechts – links – hinten – vorne – rechts – links ... plopp) herun-

ter gehobelt. Hat man den Bogen erst einmal raus, geht diese Methode gar nicht so schlecht und auch ohne «bleibende Erinnerungen» an diese ungewöhnliche Aktion. Gut – wir haben den Vorteil, dass es sich ja nicht um unser Modell handelt, da geht das alles etwas ungezwungener als bei Ihnen zu Hause. Nach Abnahme des Gehäuses hat sich in Form deutlicher Schleifspuren an den Führerstandseinsätzen gezeigt, dass das Chassis an zwei kleinen Bereichen um einen Hauch zu lang ist. Minitrix ist das Problem bekannt und gelobt Besserung.

Vom Prinzip her haben wir es mit der Kambly Re 465 mit einer guten alten Bekannten zu tun. Der fünfpolige Motor ist in der Mitte des Chassis eingekleist. Seine zwei Wellenenden führen das Drehmoment über Messingschnecken zu den in den Drehgestellen verbauten Getrieben. Eines der beiden Motorwellen trägt eine ansehnliche Schwungmasse aus massivem Messing. «Metall ist Trumf» scheint die Devise im Hause Trix zu sein, so sind die beiden Getriebe komplett aus Zahnrädern aus diesem verschleissarmen Material aufgebaut. Alle vier Achsen der Lok sind so angetrie-

ben. Die Getriebeabdeckungen sind in Richtung Gleisbett offen und so sind die letzten Stufen der Getriebe, die Achsantriebszahnräder, von außen gut sichtbar. Dies ist ein Vorteil für die Wartung der Maschine, allerdings können auch Staub oder kleine Schotterkörner nahezu unbehelligt in die feine Mechanik eindringen.

Das Modell ist immer noch (wir schreiben das Jahr 2015) mit Kupplungen nach altem N-Standard ausgerüstet. Es gibt keinen Normschacht nach NEM 355 und auch keine kulisengeführte Kupplungsmechanik. Der Einsatz von handelsüblichen Kurzkupplungsköpfen beziehungsweise der leichte Austausch ist so nicht ohne Weiteres machbar. So ist es der Maschine nicht möglich mit den angehängten Wagen auf Tuchfühlung zu gehen.

Bis auf eine leichte Änderung an beiden Enden des Fahrgestellrahmens ist die Mechanik gegenüber bisherigen Ausführungen völlig unverändert.

Die Kambly-EW III-Wagen verfügen über Kurzkupplungskulisse und Steckaufnahmen für die Kupplungsköpfe, sind somit also «state of the Art». Die Spaltenlagerung