

welches Exemplar von wie vielen Einheiten einer Serie erworben wurde. «Unsere» ist die 34ste von insgesamt 50 Exemplaren.

Mechanisches

Die Mechanik des Lematec-Neulings ist nahezu komplett aus feinem Metall gefertigt. Der Antrieb befindet sich im Tender der Lokomotive. Als Antriebsquelle dient ein Maxon-Motor des Typ 1219 mit einem Wellenende. Der Motor ist mittels Schrauben befestigt, lässt sich im Bedarfsfall also ohne «Gewaltanwendung» leicht austauschen. Das Wellenende ist mit einer Messingschnecke versehen die das Drehmoment des Motors über ein Stirnzahlrad an das hochuntersetzende Getriebe weiter gibt. Eine Schwungmasse gibt es leider nicht, nicht einmal ansatzweise. Das komplette Getriebe ist aus präzise schrägverzahnten Messingzahnrädern aufgebaut und macht einen sehr wertigen Eindruck. Die letzten beiden Achsen des Tenders sind auf diese Art angetrieben. Sie sind in einem «Drehgestell»

zusammengefasst, das jedoch fest, nicht drehbar, im Tenderrahmen liegt. Alle vier Antriebsräder sind mit Haftringen aus weichem Spezialkunststoff belegt. Die Antriebsachsen sind im Rahmen in speziellen Messinglagerbuchsen reibungsarm gelagert. Die Getriebeabdeckung ist nach unten offen. Auf diese Art wird die allfällige Pflege des Getriebes erleichtert, allerdings können auch leicht Verunreinigungen wie Staub eindringen. Einen Tod muss man halt sterben... Das vordere, nicht angetriebene Drehgestell verdient seinen Namen, denn es ist leicht drehbar und federnd im Tenderrahmen befestigt. Die beiden Radsätze hier sind spitzengelagert.

Die eigentlichen vier «Antriebsachsen» der Lok sind im Modell nicht motorisch angetrieben. Die vier Achsen sind aber sehr reibungsarm gelagert und mit einem exakt gemachten, sehr leichtgängigen Gestänge miteinander verbunden. So ist gewährleistet, dass der Antrieb sauber und ohne zu haken, rein nur über die Rad-Schiene-Reibung angetrieben, mitläuft. Das feine Gestänge ist

schon fast ein Kapitel für sich. Hier wurden feinste Einzelteile aus Metall mit winzigen Nieten exakt und leicht beweglich zusammen genietet. Die Vor- und die Nachlaufachse ist in jeweils einem Gestell untergebracht. Der Radsatz des Nachläufers ist mittels eines kleinen verschraubten Deckels im Gestell gesichert, die Achse des Vorläufers ist lediglich eingeklipst. Vor- und Nachlaufgestell werden nur über ihr Eigengewicht in Position gehalten. Federn, die für einen gewissen Anpressdruck, oder Richtfedern, die nach Kurvenfahrt wieder für eine Ausrichtung in Richtung Gerade sorgen könnten, gibt es nicht.

Lok und Tender sind mit einer «starren», stromleitenden Kupplungsdeichsel miteinander verbunden. Sie verfügt, zum einfachen Ein- beziehungsweise Aushängen in einen Drehzapfen, über zwei Bohrungen, so kann für den «Vitrineneinsatz» kurz und für den Anlageneinsatz lang gekuppelt werden.

An der Rückseite des Tenders gibt es eine Kupplung nach N-Standard-Normung.



Schild mit Herstellerangaben.



Die Nachlaufachse ist verschraubt.



Die Vorlaufachse ist eingeklipst.



Das beeindruckende Gestänge.



Sauber gemachte Mechanik.



Klassische Schnecken-Zahnradkombination.



Vier Schrauben halten das Gehäuse.



Schön gemachtes Handwerk und ...



... sauber verlegte Elektrokabel.