



Im Einsatz auf der Anlage fällt der Griff in die «1:150-Trickkiste» kaum auf. Problematisch wäre lediglich die Begegnung mit «echten» Schmalspurfahrzeugen.

Räder, in jedem Drehgestell eines, sind mit Hafringen aus weichem Kunststoff belegt. Die Radsätze des gesamten Zuges sind in ihren Achsspitzen in Metall gelagert. Dadurch ergeben sich ganz hervorragende Leichtrolleigenschaften und ein nahezu verschleissfreier Betrieb. Beim Mittelwagen und dem antriebslosen «Kopf» überwiegt hochwertiger Kunststoff, lediglich in den Wagenböden eingelegte Metallplatte sorgt für ein gewisses Eigengewicht. Die drei Einheiten sind mittels Kato-eigener, trotz guter Modellfunktionalität dem Vorbild erstaunlich gut nachempfundenen Kupplungen miteinander gekuppelt. Die Kupplungseigenschaften können als sicher bezeichnet werden, ein unbeabsichtigtes Abkuppeln während des Tests gab es nicht. Eine Kurzkupplungskinematik ist nicht vorgesehen, so ist der Abstand zwischen den Wagen doch relativ gross. Wir haben auf beiden Enden des Mittelwagens aus dem entspre-

chenden Kurzkupplungsset übriggebliebene lange Faltenbälge des GEX montiert und so den verhältnismässig grossen Wagenaabstand etwas kaschiert. Das funktioniert auch in kleinsten Radien einwandfrei.

Elektrisches und Elektronisches

Alle drei Wagen des N-Allegra sind mit Allradstromaufnahmen ausgestattet. Wie von anderen bekannten Kato-Modellen bestens gewohnt, erfolgt die Stromabnahme von den Rädern über alle Achsspitzen. Die Räder untereinander sind durch Kunststoffachsen gegeneinander elektrisch isoliert. Die Achsspitzen sind in «Metallpfannen» spitzengelagert. Diese in den Drehgestellrahmen eingelassenen Metallstanzelemente leiten den Strom über senkrecht angeordnete Kontakte auf der Länge nach in die Wagenböden eingelassene Streifen aus Federbronzeblech. Neben der absolut sicheren Stromaufnahme ergibt sich auf diese Art auch

eine gewisse Federung der Drehgestelle. Beim «Triebkopf» wird die Spannung durch den der Länge nach elektrisch geteilten Rahmen direkt auf die Verbraucher, Motor und Beleuchtung übertragen. Beim antriebslosen Kopf und dem Mittelwagen sorgen diese Federsteifen für die Stromübertragung für Innen- beziehungsweise Schlussbeleuchtung ins Wageninnere. Die gesamte Elektrik kommt ohne jegliche Kabelferverbindung und außerhalb der Beleuchtungsplatten auch komplett ohne Lötstellen aus. Die Spitzen- und Schlusssignale der Köpfe des Allegra sind mittels SMD-LED beleuchtet. Sie sind jeweils in der Mitte (!) der beiden «Köpfe» untergebracht, deren Licht wird durch intelligent gemachte Lichtleiter aus klarem Kunststoff auf die Lampen an den Zugspitzen übertragen. Die drei Wagen sind bereits von Haus aus für den leichten Einbau der Kato-Innenbeleuchtung (Artikelnummer K11211) vorbereitet.



Vor neutralem Hintergrund präsentiert sich schlicht und engreifend ein toll gemachtes N-Modell. Die sonst so verräterischen N-Kupplungen fehlen.