

nen Rest gelötet. Nach der Wiedermontage ergibt sich eine kontaktsichere Verbindung zum Motor, ohne den Halt der Motorkohlen durch thermische Beanspruchung beim Löten zu gefährden.

Im Bereich der Litzendurchführung durch den Rahmen muss mit dem Kugelfräser etwas nachgearbeitet werden damit die empfindlichen Litzen nicht einklemmen. Den Decoder haben wir im Bereich des Mitteleinstiegs auf der Inneneinrichtung befestigt, dort fällt er am wenigsten auf. Zwei Bohrungen mit 1 mm Bohrer und Klöbchen, schräg durch die Lehne des Sitzes im Einstiegsbereich ausgeführt, sorgen für den Zugang der Litzen in den Innenraum. Die beiden Decoder-Litzen Rot und Schwarz werden über den Lichteiter der Innenbeleuchtung zu den kleinen Beleuchtungsplatten geführt und an der rechten (Rot) sowie an der linken (Schwarz) Anschlussfahne sauber verlötet.

Die Spitzenebeleuchtungen der beiden Köpfe haben wir nicht digital eingebunden. Wir haben beim antriebslosen Kopf die LED für linkes unteres und oberes Signal entfernt, beim motorisierten Kopf wurden die beiden Kondensatoren auf der Beleuchtungsplatine ausgelötet. So leuchten in der

von uns favorisierten Fahrtrichtung die Signale korrekt, sie lassen sich halt nicht ausbeziehungsweise umschalten. Die digitale Einbindung der Beleuchtung ist zwar möglich, der Aufwand dafür erschien uns aber in Anbetracht dieser besonderen Kato-Konstruktion unverhältnismässig hoch. Außerdem würde sich Zwangsläufig ein gewisser «Litzenverhau» im Innenraum des Allegra ergeben, was die tolle Optik empfindlich stören würde. Das wollten wir Ihnen (und uns auch) nicht zumuten. Ein zweiter Decoder für den antriebslosen Kopf wäre zudem notwendig.

Der Zusammenbau des Kato Allegra geht dank hochwertiger Werkstoffe sowie absoluter Passgenauigkeit auch zwischen Metall- und Kunststoffteilen leicht von der Hand. Auf Grund der äusserst pfiffig durchdachten Montage-Techniken gleicht der Kato Allegra einem sehr gut gemachten 3D-Puzzle. Anders wäre es auch gar nicht möglich derartig hochwertige Modelle in einem Hochlohnland – wie Japan es nun mal ist – zu fertigen.

Fertig digital umgebaut erhält man ein Modell mit sehr guten Fahreigenschaften, dies zumal des Hauptmanko in diesem Bereich, die viel zu hohe Endgeschwindigkeit,

mit der Halbierung des CV 5 von 255 auf 95 komplett ausgemerzt werden kann. Die, auch ohne künstliche «Klimmzüge» wie Stützkondensatoren, absolut flackerfreie Innenbeleuchtung macht echte Freude.

Fazit

Der Kato ABe 8/12, alias «Allegra» im Massstab 1:150 ist ein wascheches Kato-Produkt. Hochwertige Materialien (wabliges «Giesskannenplastik» sucht man vergebens), saubere Verarbeitung und intelligentes Engineering zeichnen das Modell aus. Beim Umgang mit dem Zug sollte immer im Hinterkopf bleiben, dass das Modell vorrangig für den japanischen Markt konzipiert wurde. Aus diesem Grund vermissen wir Langnasen (Europäer) auch gewohnte «Zutaten» wie Digitalschnittstelle und Kurzkupplungskinematik. Mit etwas bastlerischem Geschick und Kreativität lässt sich das aber relativ leicht kompensieren.

Der Kunde erhält in jedem Fall ein hochwertiges, gut gemachtes Modell mit ausgezeichneten Fahreigenschaften und der schon fast sprichwörtlichen hervorragenden Fahrstromaufnahme. Abschliessend kann mit einer weiteren europäischen Redewendung gesagt werden: «Ende gut – alles gut! ○

Da fährt er dahin, der Kato/Noch RhB ABe 8/12 alias «Allegra». Die Kato-Innenbeleuchtung und der Decoder Lenz-Silvermini+ begleiten das tolle Modell.

