



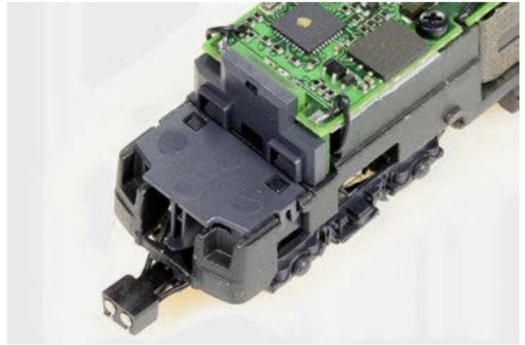
Das Lokgehäuse ist abgenommen, der PEHO Kupplungskopf ist in den ...



... N-Normaufnahmeschacht eingesteckt und die beiden Kabel sicher verlegt.



Das abgenommene Drehgestell zeigt die klemmsichere Verlegung der beiden ...



... dünnen Kupplungs-Litzen hoch zur Hauptplatine des Fleischmann-Modells.

zwei Doppelstock-Wagen lässt sich gar eine 12-teilige HVZ-Garnitur bilden. So entsteht eine, auch für N-Verhältnisse sehr imposante Zug-Erscheinung, die auf jeder Anlage für einen entsprechenden «Blickfang» sorgt.

So weit so gut: Technisch betrachtet steht damit ein Zug auf der Anlage, bestehend aus sechs, beziehungsweise zehn Doppelstockwagen mit jeweils vorne und hinten einer voll funktionsfähigen, eigenständigen Lok. Zwei Loks mit eigener Fahrstromaufnahme, eigenem Antrieb und damit eigener Dynamik, dazwischen sechs bzw. zehn Wagen (!). Spätestens dann, wenn man sich diese Konstellation so richtig verinnerlicht hat, beginnen sich die Nackenhaare des erfahrenen Modelleisenbahners leicht zu kräuseln und er fragt sich unweigerlich: Geht das denn auch gut?!

Der Digitalfahrer hat es vergleichsweise einfach. Er muss nur dafür sorgen, dass die beiden N-Maschinen gleichmässig laufen, dafür hilft ggf. die entsprechende Einstellung der Geschwindigkeits-CV's (CV 5 und CV 6). Mit derselben Adresse versehen oder als Mehrfachtraktion lässt sich auch die lange HVZ-Garnitur gut und sicher auf der Anlage beherrschen. Probleme gibt es aller-

dings wenn die vordere Lok in einen spannungslosen Gleisabschnitt gerät, sie bleibt dann unvermittelt stehen, während die hintere, noch unter Fahrspannung stehende, munter weiter schiebt. Eine «Modelleisenbahnkatastrophe» grösseren Ausmasses ist vorprogrammiert, die vergleichsweise leichten Wagen liegen kreuz und quer zwischen den beiden Loks.

Spannungslose Gleisabschnitte gehören beim Analogfahrer vom Prinzip her bedingt zum «Programm», so zum Beispiel vor Rot zeigenden Signalen und in Halteabschnitten jeder Art. Müssen deshalb auch Modelleisenbahnkatastrophen grösseren Ausmasses zum alltäglichen «Programm» des Analogfahrers gehören? Nein!

Die Lösung für «Analogis» und «Digitalis» ist es, jeweils nur die vordere Lok den Fahrstrom aufnehmen zu lassen, die Spannung durch den kompletten Zug hindurch zu leiten und damit die hintere Lok zu versorgen.

Möglich macht dies die neue magnetische, elektrisch leitende Kurzkupplung von PEHO. Diese ist seit Kurzem auf dem Markt und erfährt in der LOKI-Redaktion eine der ersten harten Bewährungsproben.

Was bereit liegen soll

- Set 1 und Set 2 SBB HVZ-Züge (Artikelnummern 734006 und 734007 analog oder 734076 und 734077 digital/Sound) von Fleischmann (Eventuell eine Ergänzungspackung zum zehnteiligen Zug).
- 7 bzw. 11 Paar magnetische, elektrisch leitende Kurzkupplungsköpfe (Artikelnummer 330) von PEHO.
- Etwas Klingeldraht, 0,75 mm²,
- Teroson Karosseriedichtband,
- Bohrklobchen, Bohrer 0,8 mm,
- feine Schraubendreher (Schlitz), Pinzette, ein guter Seitenschneider, Schere, usw.,
- ein guter Lötkolben, besser eine Lötstation sowie
- wie immer etwas Zeit, Lust und in diesem Fall, wegen der Grösse des Projektes auch noch eine Portion Durchhaltevermögen.

Vorbereitung

Natürlich sollten die beiden Loks bereits vor dem Umbau einwandfrei laufen. Solange die hintere Lok ihre eigene Fahrstromaufnahme noch besitzt sollte die digitale Geschwindigkeits-Synchronisation stattfinden (CV 5 und CV 6). Analogfahrer