

Beim Zusammenbau achten Sie bitte auf eine sorgsame Kabelverlegung, nicht zu lang und nicht zu kurz, die Kupplung muss leicht zu schwenken und das Drehgestell leicht zu bewegen sein.

Mit der zweiten, später hinteren Lok verfahren Sie bitte genau so, gehen aber noch einen Schritt weiter in dem Sie die Fahrstromaufnahme «blindlegen». Dazu wird einfach auf die Schleiferbahnen unter der Hauptplatine ein Stück Isolierband oder Tesafilm geklebt. Dieser «Eingriff» kann gegebenenfalls jederzeit wieder rückgängig gemacht werden, verhindert aber sehr wirkungsvoll die Stromübertragung von den Drehgestellen auf die Hauptplatine. Das «rabiate» Wegschneiden der Radschleifer ist hier nicht empfehlenswert.

Nach dem Zusammenbau ist die hintere Lok nur noch zusammen mit der vorderen «lebensfähig». Bei der Digitalvariante ist nun noch zu beachten, dass die beiden Maschinen Rücken an Rücken laufen, die Fahrtrichtung dadurch gegensätzlich ist. Bei der vorderen Lok muss daher die Fahrtrichtung digital umgekehrt werden, dafür

darf aber nur diese Lok alleine auf dem Programmiergleis stehen. Nach dieser digitalen Prozedur können beide Maschinen als «Zwillinge» betrieben werden, wobei nur die vordere den Fahrstrom aufnimmt – bitte überprüfen Sie das. Sie werden feststellen; auch die Spitzensignale lassen sich nun richtig beeinflussen und so zum Beispiel die Spitzensignale zur zugugewandten Seite abschalten. Da die beiden Loks in der Regel immer miteinander unterwegs sind, empfiehlt sich die Vergabe einer gemeinsamen Digitaladresse.

Wir haben die beiden Loks so zusammen auf die Anlage gestellt und sind ausgiebig mit dieser «Mehrfachtraktion» Probe gefahren. Nur die vordere Lok fährt bis in den Halteabschnitt hinein während die hintere noch ausserhalb stehen bleibt. Wenn alles so funktioniert, folgt der Umbau der Wagen – Einer nach dem Anderen.

Der Umbau der Wagen

Zunächst wird das Wagengehäuse und die Drehgestelle abgenommen. Mit einem Bohrer-Klößchen und einem 0,8 mm Bohrer

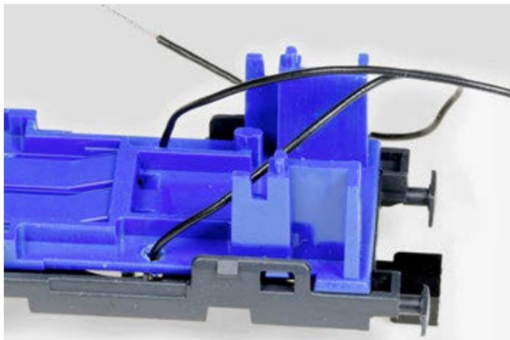
werden im Bereich der Schleiferbahnen der Innenbeleuchtung ganz aussen zwei Bohrungen gesetzt. Nach dem Einstecken der PEHO-Kupplung werden die beiden Litzen durch die Bohrungen hindurch ins Wageninnere geführt. Jeweils hinten und vorne an den Wagen befinden sich von Haus aus die Aufnahmen für die Innenbeleuchtung. Dort werden kurze, ca. 12 mm lange Stücke eines 0,75 mm Klingeldrahtes, an welchen zuvor die Litzen angelötet wurden, eingesteckt. Für sicheren Halt und gegenseitige Isolierung sorgt anschliessend ein kleiner Klecks des universal verwendbaren Teroson Karosseriedichtbandes. Die Litzen werden so gekürzt und am Wagenboden X-förmig verlegt, dass sie weder das Drehgestell noch die Kupplung im Schwenken behindern. Vor dem Einbau der Drehgestelle wird mit einem beherzten Schnitt die kleine Gabel, die im Originalzustand in die Kupplungsaufnahme greift, entfernt. Das gleiche Prozedere wird auf der anderen Seite durchgeführt und der Wagen kann zusammengebaut und im Fahrbetrieb eingesetzt werden.



Die magnetischen, elektrisch leitenden PEHO-Kupplungsköpfe werden ...



... paarweise geliefert und passen 1:1 in den Normschacht nach NEM 355.



Die Kupplungslitzen werden nach innen geführt, entsprechend gekürzt ...



... und mit einem ca. 12 mm langen Stück Kupferdraht (0,75 mm²) verlötet.