

Verlegung der Fahrstromaufnahme beim Fleischmann ICE-T in Spur N

Dort stoppen, wo er soll

Ein Zug, der prinzipiell das Haltesignal um zwei Wagenlängen überfährt, ist bei der grossen Bahn sehr gefährlich, bei der kleinen äusserst unschön und im Schattenbahnhof mehr als nur ärgerlich. Beim an und für sich attraktiven Fleischmann ICE-T hat unser N-Spezialist hier Abhilfe geschaffen.

Von Manfred Merz (Text und Fotos)

Sein vielen Jahren führt Fleischmann ein sehr ansprechendes Modell des ICE-T in seinem N-Lieferprogramm. Das Modell ist wegen der Möglichkeit, es wahlweise fünf- oder siebenteilig einzusetzen zu können sehr gut für den Modelleinsatz auch auf kleineren Anlagen prädestiniert. Der jahrelange Einsatz des Originals auf der Relation Stuttgart-Zürich via Singen und Schaffhausen macht das Modell in beiden Varianten fünf-, später siebenteilig, ausserdem «schweiztauglich».

Ich persönlich bin schon vor langer Zeit dem faszinierenden Charme und der tollen Neigetechnik des Modells erlegen. Leider verbrachte der N-ICE-T, trotz aller Faszination, sehr viel Zeit ungenutzt in der Schublade. Ein kleines technisches Manko der Fleischmann Konstruktion zwang das Modell nämlich dazu. Der angetriebene und mit der Fahrstromaufnahme ausgerüstete Bord-Restaurant-Wagen befindet sich nahezu in der Zugsmitte. Hoppla! Das Modell hält somit auf analog gesteuerten Anlagen

nicht im Halteabschnitt, zum Beispiel vor Rot zeigenden Signalen, sondern erst wenn der Steuerwagen und der erste/zweite-Klasse-Wagen bereits daran vorbei gerollt ist. Das ist nicht nur besonders unschön und alles andere als vorbildgerecht, sondern in der gewohnten Enge von Betriebs- und Schattenbahnhöfen geradezu «tödlich». Flankenfahrten mit den «vorwitzigen» ICE-T Steuerwagen sind fast zwingend vorprogrammiert. Da Schattenbahnhöfe nicht unbedingt immer gut zugänglich sind, gerät

Fleischmanns ICE-T mit geänderter Fahrstromaufnahme unterwegs.

