

wie vor ungestört Radio hören kann. Ein kleines, aber nützliches Detail für gut nachbarliche Beziehungen.

Für den Weg der Litzen aus dem Motorwagen heraus bohren Sie an dem zum Steuerwagen zeigenden Wagenende rechts und links im Bereich der Kupplungen zwei kleine Löcher für die Decoderlitzen in das braune Inneneinrichtungsteil.

Der Erst-/Zweit-Klasse-Mittelwagen

Dieser dient lediglich zur Durchführung der beiden Decoder-Kabel. Auch er bekommt an den Wagenenden jeweils die bereits bekannten feinen Bohrungen. Wir haben die beiden Litzen im Wageninnern in Schrumpfschlauch geschoben und so nahezu unsichtbar zwischen die beiden Sitzreihen geklemmt.

Elektrische Verbindung

Motor-, Zwischen- und Steuerwagen werden nun mit den Fleischmann Kuppelstangen fest gekuppelt. Hier müssen sich jeweils eine Kupplungsaufnahme mit doppeltem «Maul» mit einer mit einfachem «Maul» gegenüber stehen, dann stehen die Wagen in der richtigen Richtung im Zugverband und kuppeln so sicher und fest. Die Litzen werden nun durch die vorbereiteten Bohrungen aus dem Motorwagen heraus, in den Mittelwagen hinein, am gegenüber liegenden Ende wieder hinaus und nun wieder in den Steuerwagen hinein «gefädelt». Zwischen den Wagen muss die Litze jeweils etwas durchhängen um genügend Spielraum für die Kurvenfahrt zu lassen. Durch einfaches Einklemmen zwischen die Sitzlehnen werden die Litzen in den Wagen fixiert.

Die vom Motorwagen kommenden Litzen müssen jetzt nur noch mit den beiden kurzen Litzenenden im Steuerwagen verbunden werden. Dieses geschieht durch einfaches Verdrillen und Verlöten der blauen Litzenenden. Zur Vermeidung von Kurzschlüssen haben wir die Lötstellen mit Schrumpfschlauch gegeneinander isoliert.

Erste Probefahrt

Die drei «nackten» Wagen können nun bereits aufs Gleis gesetzt und einer ersten Probefahrt unterzogen werden. Achten Sie hierbei besonders auf die Kurvengängigkeit des «Dreiergespannes». Gegebenenfalls müssen die Schläufen zwischen den Wagen etwas nachjustiert werden. Lassen

Sie den Zug mit dem Steuerwagen vorne auch mal vor einem Rot zeigenden Signal anhalten. Wenn Sie alles richtig gemacht haben sollte der Steuerwagen in dem stromlosen Abschnitt vor dem Signal stehen bleiben. Wenn alles nach Ihrer Zufriedenheit funktioniert können Sie die Gehäuse wieder aufsetzen.

Kuppeln des restlichen Zuges

Eine sehr knifflige Angelegenheit des Fleischmann-Modells ist im Originalzustand das Kuppeln mit den hauseigenen Metallkupplungspelzten. Diese werden durch magnetische Kurzkupplungskopf-Paare von PEHO (Artikelnummer 333) ersetzt. Mit ihnen brauchen die Wagen zum Entkuppeln nur noch auseinander gezogen werden. Kuppeln ist auch in grösseren Radien möglich. Sobald sich die Magnetfelder der Kupplungen beim Zusammenschieben der Wagen erreichen, ziehen sie sich gegenseitig an – klick!

Achten Sie bei der Montage der Kupplungsköpfe darauf, dass sie auch bei den Aufnahmen mit doppeltem «Maul» ganz bis hinten eingeschoben werden. Auch hier gilt, die Wagenrichtung im Zugsverband ist dann richtig, wenn sich bei den Kupplungsaufnahmen doppeltes «Maul» jeweils einem einfachen «Maul», gegenüber stehen. Beim fertig gekuppelten Zug müssen alle

Klimageräte auf den Dächern in eine Fahrtrichtung zeigen.

Abschliessendes

Mit Recht werden Sie sich lieber Leser fragen: «Warum verwendet der Autor denn nicht die elektrisch leitende Magnetkupplung von PEHO für die Kupplung der ersten drei Wagen?» Der Autor hat es versucht – leider nicht sehr erfolgreich! Die Neigetechnik des Fleischmann-Modells hat ihm einen Strich durch seine Rechnung gemacht. Auf Geraden und in grossen Radien funktioniert die Fahrstromübertragung einwandfrei. In engen Radien dagegen haben sich die Wagen und damit die am Wagenkasten befestigten Magnetkupplungen so gegeneinander verschränkt, dass eine sichere Strom-Übertragung nicht mehr gewährleistet war und der Zug deshalb dort sehr oft stehen blieb. Um diese Erfahrung und einige graue Haare reicher, dafür um Einiges an Seelenfrieden weniger, entschlossen wir uns, die feste Kabelverbindung zwischen den ersten drei Wagen zu wählen.

So präpariert lässt sich das wunderschöne Fleischmann-Modell nun auch auf analog gesteuerten Anlagen problemlos einsetzen. Auch das Kuppeln und Entkuppeln des Fleischmann-N ICE-T hat seine «Schrecken» verloren und der tolle Zug findet sich so öfter auf der Anlage wieder. ○



Nun «schwimmt» er mit, ohne negativ aufzufallen.