



Text und Fotos von Manfred Merz

**A**n der ausschliesslich zum Zweck des grenzüberschreitenden Schnellverkehrs zwischen der Schweiz und Frankreich gegründeten Gesellschaft Lyria hält die SNCF 74% der Rechte, 26% liegen bei der SBB. Sitz der Gesellschaft ist Paris, sie unterliegt daher französischem Recht. Für diesen Zweck wurden bereits 1984 neun Einheiten des TGV (PSE) mit Dreistromsystem beschafft. Zwei dieser Züge, die mit den Betriebsnummern 112 und 114, gehörten zum Fahrzeugbestand der SBB. Die Züge wurden in den Jahren 1984 bis circa 2012 eingesetzt, allerdings zwischenzeitlich wegen diverser technisch bedingter Einschränkungen im Betrieb aber abgestellt.

Seit 2011 wurden alle damals vorhandenen 19 Einheiten des TGV POS (der Betriebsnummer 4406 gehört der SBB) an die Lyria übergeben und im Laufe der Zeit nach und nach innen wie aussen gründlich revidiert. Die Garnituren erhielten in diesem Zuge die attraktive, von Weiss/Silber dominierte äussere Farbgebung.

### Allgemeines zum Modell

Der TGV im Lieferprogramm des japanischen Herstellers Kato ist nicht neu. Es gab ihn, beginnend mit dem orangen TGV-Klassiker aus den 80er-Jahren, bereits in vielfältigen Ausführungen, und er wurde dabei auch schon mehrfach technisch aufgerichtet und überarbeitet. Fast alle Ausführungen waren in irgendeiner Form auch für den schweizerischen Markt interessant. Von besonderem Interesse dürfte jedoch der aktuell in den Handel gelangte SBB/SNCF «Lyria» (Artikelnummer 10-1325)

sein. Dies zumal Kato dieses Mal einen Fertigungsbereich sehr aufmerksam bedacht hat, nämlich die Lackierung und die Bedruckung. Dieses war es dann auch, was den Lyria in der Redaktion halten liess, zu einer näheren Betrachtung führte und so letztendlich auch mit Anlass für diesen Beitrag war. Auch technisch floss eine wesentliche Neuerung mit in die Konstruktion des TGV Lyria mit ein.

### Verpackung und Anleitung

Das Modell ist sehr ansprechend und sicher verpackt. In einer entsprechend dimensionierten Hülle aus Karton sind zwei einzelne Packungen eingesteckt. Die attraktive farbliche Gestaltung basiert auf dem klassischen «British Racing Green». Jede der beiden Packungen enthält fünf Teile des TGV Lyria. Die einzelnen Triebköpfe und Zwischenwagen liegen in exakt geschnittenen Einlagen aus mittelweichem Schaumstoff. Der feinporige Schaumstoff verhindert ein eventuelles Verhaken der feinen Details des Zuges, bietet aber gleichzeitig einen guten Transportschutz. Diese Art der Verpackung wird von Kato in der letzten Zeit öfters verwendet und lässt es zu, das Modell bei Nichtgebrauch im Bücherregal stehend neben Kato-Glacier- und Bernina-Express und natürlich neben Eisenbahnbüchern aufzubewahren.

Die inliegende Anleitung besteht aus drei beidseitig bedruckten Seiten im A5-Format und ist in englischer und japanischer Sprache gehalten sowie mit einigen Zeichnungen ergänzt. Das Ganze ist leider etwas unübersichtlich und bringt die Infor-

mationen nicht ganz so klar rüber, wie es sein sollte und wie wir es eigentlich gewohnt sind.

### Mechanisches

Der zehnteilige Triebwagenzug ist im Wesentlichen aus hochwertigen Kunststoffen gefertigt. Der angetriebene Kopf verfügt über ein massives Chassis aus Metalldruckguss. Es trägt die gesamte Mechanik und die Elektrik/Elektronik des Triebkopfes. Der fünfpollige, schräg genutete Motor ist in der Mitte des Chassis mittels einer Halterung aus Kunststoff eingeklipst. Seine beiden Wellenenden verfügen über grosszügig dimensionierte Schwungmassen. Kurze, darin eingelassene Kardanwellen übertragen das Drehmoment auf die Messingschnecken über den hochuntersetzenden, aus Kunststoffzahnradern aufgebauten Getrieben. Alle vier Achsen des Modells sind direkt angetrieben. Zwei Räder verfügen über Hafringe aus weichem Kunststoff, welche dem Triebkopf zusammen mit einem ordentlichen Gewicht sehr gute Traction verleihen. Die beiden Köpfe sind mit den jeweils folgenden Wagen mittels einer kulissengeführten Spezialkupplung mechanisch verbunden. Die anderen Wagen, die jeweils mit einem Jakobsdrehgestell ausgestattet sind, werden durch in die Wagenübergänge einkonstruierte Kupplungen miteinander gekuppelt. Beide Kupplungssysteme halten den N-TGV sehr zuverlässig zusammen und sorgen durch ihre Kinematik für ein geschlossenes Zugbild in Geraden, sorgen aber auch für ausreichenden «Sicherheitsabstand» der Wagen auch in