



Arnold/Hornby macht absolut kein Geheimnis daraus: «Made in China».



Die alte Schnittstelle nach NEM 651 lässt nur die Grundfunktionen zu.



SMD-LED für die gute Ausleuchtung der Spitzens- und Schlusssignale.



Alle vier Achsen des Modells sind angetrieben, die Getriebe gekapselt.

kurze Kardanwelle eingesteckt ist. Diese Kardanwellen übertragen die Kraft des Motors über Schnecken-Zahnradkombinationen auf die in beiden Drehgestellen untergebrachten hochunterstützenden Getriebe, die komplett mittels präziser Kunststoffzahnräder aufgebaut sind. Auf diese Weise werden alle vier Achsen des Modells angetrieben. Die Getriebe sind nach unten zum Gleisbett hin voll gekapselt, so können keine Verunreinigungen eindringen, und das nötige Schmierfett bleibt dort, wo es hingehört. Pro Drehgestell ist ein Rad mit einem Haftreifen belegt. Die Lok verfügt über Normkupplungsaufnahmen, die durch Kulissen geführt sind. In einem kleinen Tütchen liegen der Lok geschlossene Schienenräumer und Attrappen von Bremseschläuchen und Kupplungshaken bei. So kann das «Gesicht» der 484 noch vorbildnäher nachgebaut werden. Die Modellkupplung muss dazu allerdings entfernt werden. Hier bitte auf die winzigen Pufferteller achten, die sich leider sehr gerne selbstständig machen. Ein winziges Tröpfchen Kunststoffklebstoff erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass die Puffer dort bleiben, wo sie

hingehören, ungemein. Ein Umstand, der auch einem Modellbahnherrsteller bekannt sein sollte. Abfallende Kleinteile sind nicht nur lästig, weil sie an einem Modell fehlen – nein, die Teile liegen ja auch irgendwo. Im Extremfall in der Mechanik einer vielbefahrenen Weiche.

Die Wagen des Sets sind im Wesentlichen aus Kunststoff gefertigt. Lediglich ein Metallgewicht, in den Wagenboden eingeschlossen, sorgt für ein gewisses Leistungsgewicht. Die Dächer können leicht nach oben abgenommen werden, sie sind passgenau aufgeklipst. Die Radsätze verfügen über Metallachsen. Diese sind in den Drehgestellen aus Kunststoff spitzengelagert eingesetzt. Auch die Wagen haben kulissen geführte Kupplungsdeichseln. Mit den serienmässigen Normkupplungsköpfen ergibt sich so bereits ein recht enger Wagenabstand, der den Einsatz von handelsüblichen Kurzkupplungsköpfen jedoch etwas erschwert. Diese können nur bedingt eingesetzt werden. Die so ausgerüsteten Wagen kuppeln nur mit einem kleinen Trick. Zum Kuppeln müssen beide Wagen an ihren Enden etwas aus dem Gleis angehoben und

bis zum «Klick» zusammengeschoben werden, Kuppeln durch einfaches Zusammenschieben wie bei der Normkupplung geht leider nicht. Ferner funktioniert diese Kombination nur in Radien, die grösser sind als 222 mm, im wahrsten Sinne des Wortes «reibunglos».

Elektrisches/Elektronisches

Fangen wir unten an. Alle acht Räder der Maschine nehmen den Fahrstrom vom Gleis auf. Federstreifen aus federndem Bronzeblech liegen dafür an den Radinnenseiten an. Die Spannung wird mittels dünner Litzen auf die Hauptplatine geführt. Diese sind sowohl in den Drehgestellen und auch auf der Hauptplatine fest verlötet. Die Hauptplatine verteilt die Spannung auf die einzelnen Verbraucher. Motor und LED-Beleuchtungsplatinen sind mittels dünner Litzen mit ihr verbunden. Bei der Montage des Modells bedeutet diese Art einen nicht unerheblichen Zeitaufwand für Löten. Die Lok ist für einen echten Oberleitungsbetrieb vorbereitet. Die vier Pantografen sind elektrisch miteinander verbunden, auf der Platine gibt es einen klassischen Oberlei-