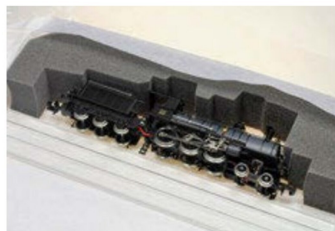




Die sehr ansprechende Fulgurex-Verpackung.



Echte «Verpackungskunst» zeigt sich im Inneren.



Gut und sicher untergebracht, die A 3/5 in N.

lagen» ab. Nur das in der Anleitung versprochene passende Werkzeug fehlt – wie sich später noch herausstellen wird, nicht das einzige «leere Versprechen» in diesem Schriftstück.

Mechanisches

Das Modell wurde fast ausschliesslich aus Messing und Neusilber gefertigt. Nur wo es zum Beispiel aus Isolierzwecken gefordert war, wurde Kunststoff eingesetzt. Die Einzelteile wurden dabei mit äusserster Sauberkeit und Exaktheit zusammengefügt. Da stört kein überschüssiger Kleber oder zu viel Lötzinn. Da sehen alle verarbeiteten Schrauben aus wie neu. Der Antrieb, so war es der Wunsch der Fulgurex-Produktmanager, sitzt in der Lok. Dieser Wunsch wurde von den Konstrukteuren und Erbauern dann auch konsequent umgesetzt. Der Glockenankermotor stammt von der Minimotor SA, ist vom Typ 1016 und ist im Kessel untergebracht. Somit bestimmte der Durchmesser des Motors (aus der Typenbezeichnung 1016 ergeben sich 10 mm Durchmesser und eine Länge von 16 mm) den Umfang des Kessels und nicht die Massstabumrechnungstabelle, zumindest nicht die für 1:160. Für eine Schwungmasse reichte der knappe Platz nicht mehr aus, dafür hätte man den Kessel dann ein Stück länger machen müssen. So hätten die Gesamtproportionen des Dampferzeugers wieder gestimmt. Eine Messingschnecke überträgt das Drehmoment auf einen Getriebeblock, der die mittlere der drei Treibachsen über Messingzahnräder antreibt. Das Antriebszahnrad der mittleren Treibachse ragt durch die Getriebeabdeckung nach unten hindurch ins Freie. Die beiden äusseren Achsen werden durch die Kuppelstangen mitgenommen. Der hintere Radsatz ist beidseitig mit Haftreifen aus Kunststoff belegt. Für An-

triebspuristen liegt dem Modell ein Radsatz ohne Haftreifen zur Selbstmontage bei.

Die gesamte Antriebsmechanik ist sehr exakt, appetitlich und sauber gefertigt. Sie erinnert in der Tat, wie in der Fulgurex-Anleitung erwähnt, an exakt ausgeführtes Uhrmacherhandwerk. Alle Treibachsen sind zusätzlich in winzigen Sinterlagern gelagert. Zusammen mit den fein und exakt gemachten Gestängen ergibt sich so ein seidenweicher und absolut runder, taumelfreier Lauf. Die drei Tenderachsen sind in den Tenderfahrgestellblenden exakt spitzengelagert, die Lagerung der Achsen des Vorlaufgestells ergibt sich durch Einstecken in entsprechende Bohrungen. Das Vorlaufgestell ist mit einer Kragenschraube in einer Art C-Balken seitlich verschiebbar gelagert. Die sich daraus ergebende Optik der im Prinzip genialen Konstruktion ist dann allerdings nicht so genial für die Modellumsetzung. Lok und Tender sind über eine starre, gekröpfte Stange miteinander verbunden, die beweglich verschraubt ist. Eine Kinematik, wie in der Grossserie mittlerweile üblich, gibt es nicht dafür. So ist der Lok-Tender-Abstand leider etwas gross. Dieser Abstand wird mit den beiden «Führerstandstüren» links und rechts auf dem Tender etwas getarnt. Diese sind aber in keiner Weise arretiert, so ergeben sich im Fahrbetrieb die abenteuerlichsten Türstellungen, und die Tarnung fliegt schnell auf. Das Modell ist beidseitig mit einer N-Standardkupplung ausgerüstet. Die vordere steckt, wie in der Anleitung versprochen, in einer Aufnahme nach NEM 355 (Aufnahme für austauschbare Kupplungsköpfe in Nenngrösse N). Sie lässt sich so einfach gegen einen Kurzkupplungskopf austauschen beziehungsweise auch leicht ganz entfernen. Die hintere Kupplung am Tender ist nach (ur-)alter Väter Sitte am Tenderboden befe-

tigt. Neben diesem Umstand ist es auch noch absolut unverständlich, weshalb dies so weit hinten zwischen den Puffern erfolgt ist. Der daraus resultierende grosse Abstand zum angehängten Wagen ist überhaupt nicht mehr zeitgemäss.

Elektrisches/Elektronisches

Dem Modell wurde eine solide, breite Stromabnahmebasis mit auf den Weg gegeben. Fast alle Räder der Lok werden für die Fahrstromaufnahme herangezogen. Ausnahmen bilden die erste Tenderachse und die hintere Treibachse, die ohnehin beidseitig mit Haftreifen belegt ist. Für die Stromabnahme von den Rädern dienen Radnenschleifer aus Federbronzeblech, die von aussen kaum sichtbar angebracht sind. Für die elektrische Verkabelung werden dünne, hochflexible Decoderlitzen verwendet. Für die Beleuchtung der Schluss- und Spitzensignale kamen bewusst winzige Glühbirnen zum Einsatz, die Spannungsversorgung dafür geht über entsprechende Vorwiderstände. Die Digitalvariante ist mit einem Decoder der Fa. ESU von Typ LokPilot micro V4.0 DCC ausgerüstet, dieser befindet sich wie der Motor ebenfalls im Kessel des Modells. Für Analogfahrer ist (war) das Modell auch ohne Decoder greifbar.

Formgebung

Das Modell wurde mit recht auffälligen Kompromissen durch die vorgegebene Antriebstechnik gestaltet. Deshalb nimmt der Umfang des Kessels dem Modell leider die Leichtigkeit und die Eleganz des Originals. Dass es auch anders geht, hat Lemaco bereits in den 90er-Jahren mit seiner A 3/5 der 700-Serie vorgemacht. Dort wurde der Motor in den Tender eingebaut und dessen Drehmoment mittels einer Kardanwelle auf den Antrieb in der Lok übertragen.