

zeiten grosszügig nach oben erweitert. Die sichere Fahrstromaufnahme der Lok gibt das ohne Weiteres her. Gut gefallen hat uns die Beleuchtung der «Petroleumfunzeln» mittels Mikroglühbirnchen. Die Lampen scheinen im «Fahrtwind» sogar leicht zu flackern – schön!

Die Ernüchterung kam dann auf der LOKI-Testanlage. Das angehängte Züglein, bestehend aus vier Piko-Dreiechern, die nun wirklich sehr leicht laufen, überforderte das Kleinserienmodell bereits komplett. Eine Steigung von 2,5% wurde nicht bewältigt, der Zug blieb mit durchdrehenden Antriebsrädern der Lok am «Berg» hängen – schade!

Die sichere Fahrstromaufnahme stellte das Modell während des gesamten Tests eindrucksvoll unter Beweis, es blieb kein einziges Mal ausserplanmässig wegen mangelnden Fahrstromes stehen.

Ein Kapitel für sich ist das Befahren von Weichen und Kreuzungen. Hier steht das Modell speziell mit dem Gleismaterial von Arnold absolut auf Kriegsfuss. Eine auf Abzweig stehende Weiche, stumpf befahren, wird zum schier unüberwindbaren Hindernis. Hier blieb das Modell dann doch stehen, nicht wegen Strommangels, sondern weil es mit seinen Rädern mit 1,8 mm Radstärke schlichtweg in die Arnold-Weiche hineingefallen war. Ausgerechnet Arnold-Gleismaterial – war Fulgurex doch einst über viele Jahre Schweizer Importeur dieses seinerzeit sehr renommierten Deutschen N-Pioniers. Auf Weichen anderer Fabrikate neigt unser Testkandidat «nur» zum Wackeln, kommt aber ohne Entgleisung durch. Richtig rund, und das sei der Vollständigkeit halber aber auch erwähnt, geht es über die Weichen des britischen Herstellers Peco. Ursache für das weitgehend unsichere Betriebsverhalten sind die nach Finescale gefertigten Radsätze. Diese haben mit der NEM (Norm Europäischer Modelleisenbahnen) ungefähr so viel zu tun wie Zürcher Geschnetzeltes mit Kimchi (koreanisches Nationalgericht). Die NEM 310 (Radsätze Spurführungsmasse) regelt auch dieses Thema und empfiehlt eine Breite der Räder von 2,0 bis 2,2 mm. Spurkränze mit einer Höhe von 0,5 mm sind danach übrigens zulässig.

Dieses Phänomen hatten wir vor Jahren schon mit dem N-Modell der Ae 3/6<sup>II</sup>. Wir haben Fulgurex also ein echtes Déjà-vu zu verdanken. Auch dieses ansonsten schöne



Auch die vier Räder des Vorlaufgestells werden für die sichere Fahrstromaufnahme mitverwendet.



Viele sehr beachtliche Details. Die sieben «Kesselringe» sind separat und äusserst sauber aufgelegt.



Nicht nur schön, auch funktionell. Die feinen Triebstangen sorgen für den Antrieb der Treibachsen.