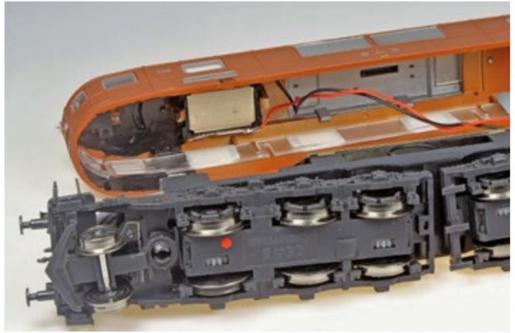


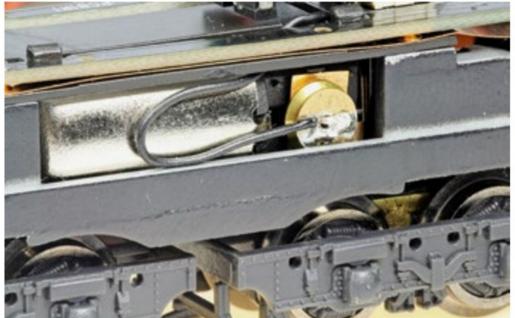
Der sauber gemachten Mechanik fehlt etwas Entscheidendes: Gewicht.



Pro Drehgestell sind 2 Achsen angetrieben, 2 Räder mit Haftreifen belegt.



Die «Paddel» aus Federbronzeblech zur Übertragung des Fahrstromes.



Hat etwas «Hemdsärmeliges»: die Lötstelle zum Anschluss des Motors.

und linkem Rad quasi von alleine. Ein Nachteil dieser Konstruktion ist eine gewisse Empfindlichkeit gegen übertriebene Schmierung. Sickert nämlich Öl zwischen die Bohrung in der Achse und den glatten Achsstummel des Rades, geht der Kraftschluss zwischen Achse und Rad verloren. Ein Umstand, dem die Hobbytrain-Macher leider keine Berücksichtigung geschenkt haben, im Gegenteil, es wurde werksseitig «ordentlich» gefettet... Die Kupplungen nach Standardnorm sind steckbar befestigt und können so leicht gegen Kurzkupplungsköpfe ausgetauscht werden. Eine Kinematik dafür gibt es allerdings nicht. Die Vordrücker sind beweglich an die Drehgestelle angeklippt, zwei kleine «Kunststoffflügel» sorgen für deren Geradeausstellung nach Kurvenfahrt.

Elektrisches/Elektronisches

Alle sechs Treibachsen der N-Maschine werden beidseitig für die Aufnahme der Fahrspannung verwendet. Die Abnahme der Spannung von den Rädern erfolgt durch feine Radnenschleifer aus Federbronzeblech. Die Übertragung der Fahrspannung auf die Hauptplatine geschieht mittels Schleifern, die recht voluminös als «Paddel» ausgebildet sind und dadurch ei-

nen entsprechenden Platzbedarf haben. Dies ist eine mögliche Erklärung für die recht grosszügigen Aussparungen im Rahmen in diesem Bereich. Die «Paddel» übertragen die Spannung dann auf die Hauptplatine in der Mitte des Modells. Dort sind die Schnittstelle nach Next18 sowie die Lötunkte für den Lautsprecher verbaut. Die Hauptplatine ist mittels dünner Litzen mit zwei kleineren Platinen verbunden, die im Bereich der Führerstände platziert sind und die LED für das obere Spitzensignal und für die Führerstandsbeleuchtung samt ihren SMD-Vorwiderständen tragen. Damit noch nicht genug der Platinen. Im Bereich der beiden Pufferbohlen sind zwei weitere untergebracht. Sie tragen die LED für die beiden unteren Spitzensignale. Die verbauten LED sind so geschaltet, dass sie digital weitgehend einzeln angesteuert werden können, so wird die Darstellung des Schweizer Lichtwechsels und das separate Zuschalten der Führerraumbeleuchtung möglich. Im Analogbetrieb leuchtet die Führerraumbeleuchtung fahrtrichtungsabhängig immer im Fahrbetrieb mit, lässt sich aber über zwei Mikroschalter (Mäuseklavier) auf der Decoderbrückungsplatine einzeln an- und ausschalten. Das Hobbytrain-Modell ist für Sound vorbereitet, die

Schweizer Exklusivausführung besitzt dafür bereits einen fertig verdrahteten Lautsprecher im Gehäuse. Nach Einstecken des entsprechenden Sounddecoders, zum Beispiel von ESU LokSound micro V4.0 (Art-Nr. 54898), in die Next18-Schnittstelle kann die Sounddatei von der ESU-Website (<http://projects.esu.eu/projectoverviews/1>) heruntergeladen und über den ESU-Lokprogrammer aufgespielt werden. Für die Montage des Decoders, als Zugang zur Digitalschnittstelle, braucht lediglich eine Abdeckung auf dem Dach des Modells entfernt werden. Das Lokgehäuse kann hierzu an seinem Platz verbleiben. Die Elektrik des aktuellen Hobbytrain-Modells ist zusammenfassend recht aufwendig, aber recht sauber gemacht.

Formgebung

Die Modellumsetzung der originalen Maschine im N-Massstab ist sehr gut gelungen. Die Proportionen und die Masshaltigkeit vermitteln das äussere Erscheinungsbild der BLS-Lok sofort und glaubhaft. So stellt sich der vom Hersteller angepeilte «Habenwill-Effekt» unvermittelt ein. Die Details wie Lüfter und Fensterrahmen sind mit in die Gehäuseform graviert worden. Die Drehgestellblenden sind detailreich und