



Die werkseitige Anschlusslasche sowie die Diagonalverbindung im Herzstückbereich wurden entfernt und dann die Anschlussleitungen angelötet. Die Strombrücken von den Aussen- zu den Zungenschienen sind mit UV-Kleber gesichert.

Weichenelektrik

Bei allen Tillig-Elite-Weichenformen ist aufgrund ihrer Konstruktion das Herzstück zu polarisieren. Vor dem Herzstück befinden sich zwei Trennstellen. Das Herzstück und die inneren Endschiene bilden eine elektrische Einheit, die mit dem polrichtigen Fahrstrom zu versorgen sind. Bei der neuesten Weichengeneration befindet sich eine Lötlasche am Herzstück. Es gibt auch Varianten, die eine Strombrücke aufweisen. Für eine optimale Versorgung des Herzstücks erfolgen zwei Anschlüsse. Einer für die inneren Endschiene und der zweite für das eigentliche Herzstück. Er ersetzt die Lötlasche. Vor dem Verlöten sind die inneren Endschiene und die kurzen, abgewinkelten Herzstückteile mit Kleber zu sichern.

Bei den einfachen und doppelten Kreuzungsweichen der Bauart Baeseler mit ausenliegenden Zungen werden die inneren Zungen bei Bogenfahrten durch das Anliegen am Schienenprofil mit Fahrstrom versorgt. Sollten sich einmal winzige Schotterteilchen oder Schmutz in diesem Bereich ansammeln, so ist die durchgehende Stromversorgung gefährdet. Aus diesem Grund sind auch diese Zungen mit einer Versorgungsleitung versehen. Die geeigneten Stellen zum Anlöten der Versorgungsleitungen vermitteln die Bilder im Artikel. Sie sollen so positioniert sein, dass die Beweglichkeit der Zungen erhalten bleibt. Elektrisch bilden sie gemeinsam mit den Herzstückanschlüssen eine elektrische Einheit. Nicht vergessen, bei einfachen und doppelten Kreuzungsweichen sind die Herzstückanschlüsse über Kreuz auszuführen. Das heisst: Der linke Antrieb speist das rechte Herzstück und umgekehrt. Auch die zur Polarisierung vorgesehenen Zungen sind

vor dem Plankschaben der Profile mit Kleber nahe dem Herzstück zu fixieren, um unliebsame Überraschungen, wie auf der zweiten Seite dokumentiert, zu erleben.

Weichenwinkel anpassen

Da bei den Elite-Weichen der Bogen des Abzweiggleises bis ans Weichenende führt, wurde bei der Weiche 5 der Abzweigradius ab dem Herzstück begradigt. Wenn beispielsweise eine Ae 6/6 vom Lokgleis über die ablenkende Fahrt der DKW an den Zug fährt, so würde sich das eine Drehgestell am Bogen der Weiche 5 befinden, während das andere Drehgestell sich am Bogen der DKW befindet. Um dieses Manko eines Gegenbogens zu verhindern, wurde der Abzweig der Weiche 5 begradigt. Dazu werden die Verbindungen des Schwellenrostes des abzweigenden Strangs bis kurz vor das Herzstück aufgetrennt und teilweise gekürzt. Dann erfolgt mit einer Zange vorsichtig das Geraderichten der beiden Schienenprofile ab dem Herzstück respektive dem Radlenker. Nun erfolgt das Ausrichten der Schwellen. Statt der 12° besitzt nun die Weiche einen Abzweigwinkel von 10° . In gleicher Weise geschieht das mit der Elite-Weiche 11, deren Abzweigradius angepasst an die Roco-DKW mit innenliegenden Zungen (W 12 und 13) 10° betragen soll.

Gleise verbinden

Für einen optisch perfekten Schwellenabstand sind bei Elite-Gleisverbindungen Schwellen ohne Kleiseisennachbildung einzufügen. Das Elite-Flexgleis besteht aus mehreren Segmenten, wobei die Segmentübergänge mit jeweils zwei Schwellen ohne Kleiseisennachbildung ausgeführt sind. Von einem Flexgleis lassen sich bei Bedarf



Vor der Verarbeitung einer Elite-Weiche werden die Herzstückteile mit Kleber gesichert.



Vor dem Anlöten der Leitungen ist die Brünierung an den Profilen zu entfernen.

solche Schwellen heraustrennen und mit einem Uhu-Alleskleber unter dem Ende des Gleisstücks fixieren.

Kombination RocoLine und Elite

Beim Verbinden der beiden Code-83-Gleissysteme ist zu beachten, dass die Schwellenhöhe der RocoLine-Gleise um etwa ein Zehntel Millimeter niedriger ist als beim Elite-Gleis. Durch Unterlegen eines Polystyrolstreifens unter das Roco-Gleis über etwa drei Schwellen wird dies ausgeglichen, und es entsteht kein unschöner Knick. Beim Verbinden verwendet man am besten die Roco-Schienenverbinder, da die am Schienenfuss wesentlich breiter sind.