

Die RocoLine-10°-DKW

Die elektrische Konfiguration ist völlig anders als das Produkt aus Sebnitz. Würde man zwei Oberflur-Weichenantriebe zur Arretierung der Zungen montieren, so wäre ein «Plug and Play»-Betrieb möglich, da alle Teile der DKW über interne Strombrücken polrichtig mit Fahrstrom versorgt sind, ausgenommen der Herzstückbereich. Die Herzstückversorgung auf beiden Seiten erfolgt wie bei der Bogenweiche im Teil 1 beschrieben. Alle vorhandenen Strombrücken wurden aus Sicherheitsgründen durch externe Versorgungsleitungen ersetzt.

Vor dem Montieren der motorischen Antriebe an der Unterseite der Weichenstrasse sind alle Zungen der Roco-Weichen mit einem Streifen Klebeband im Bereich der Stellschwelle sorgfältig zu sichern.

Ungerade Übergänge

Basierend auf der Gleisgeometrie der neu geschaffenen Weichenstrasse änderte sich die Position der Übergänge. Die letzten Zentimeter der Gleise bis zum Übergang wurden mit RocoLine-Gleisen ausgeführt. Die Weiterführung erfolgt in gleicher Weise. An den Schienenenden wurden Tillig-Elite-Schwellen ohne Kleineisen aufgeklebt, so dass ein Aufschieben der Roco-Schienenverbinder stressfrei möglich ist.

Das nächste Aufgabengebiet sind die Montage der Weichenantriebe und die elektrische Verdrahtung.



Vor dem Wenden der Weichenstrasse zum Montieren der Weichenantriebe sind bei den Roco-Weichen die Zungen durch ein Klebeband zu sichern.



Aufgrund der neuen Weichengeometrie haben die Übergänge keinen geradlinigen Verlauf. Zum Aufschieben der Roco-Schienenverbinder sind die Gleisenden mit RocoLine ausgeführt.



Der Knick von massstäblichen HO-Reisezugwagen im Radius der Tillig-Elite-DKW II kann als vorbildorientiert bezeichnet werden, immerhin beträgt er 1050 mm. Die E 626, die den Touristik-Sonderzug aus Ade-Modellen befördert, ist die neue E-Lok von LE-Models aus Italien.