



Sogar die bei einer Entgleisung benötigte Zahnstangenwinde fehlt nicht.



Fotos: Stefan Treier

Kleine Glühbirnen im Lampengehäuse markieren die alten Petrollampen.

solche Probleme offenbar nicht auf. Es schien, als ob ich wieder einmal der Einzige mit solchen speziellen Problemen wäre. Alle andern setzten offenbar bessere und «problemlosere Elemente» ein. Im Laufe der langen Recherche erfuhr ich allmählich von verschiedensten Quellen, dass ein Servomotor in der Regel sehr heikel auf Unterspannungsversorgungen reagiert. Auch hohe Stromspitzen wirken scheinbar einem möglichst langen Leben der Servos erfolgreich entgegen. Die – hoffentlich nun endgültige – Lösung scheint die Energiepufferung mittels Elkos zu sein. Nach dem Einbau eines Decoder-Elkos (3,3 mF/25 V) und eines Servo-Elkos (0,47 mF/35 V) am Niederspannungsausgang des Decoders (+5 V und GND) sieht die Situation nun so aus, als ob die Probleme mit den Servos aktuell gelöst seien.

Weil für die Lösung des Servoproblems mehrere Demontagen und Montagen an der Lok nötig waren, resultierte daraus auch ein Vorteil: Das viele Auseinanderschrauben und Wiederausammenfügen der Dampflok bei der Behebung der Servomängel zeigte auch Mängel bei der inneren Verdrahtung auf. Diese erfuhr deshalb eine Korrektur, wodurch das Kabelgewirr in der Feuerbüchse und auch im Langkessel verkleinert werden konnte. Die Korrektur war auch deshalb notwendig, weil ich zusätzlich freie Plätze für die beiden zusätzlichen Energiespeicher-Elkos schaffen musste. Derweil also der Servo-Elko im rechten Wasserkasten untergebracht werden konnte, liegt der grössere Decoder-Elko vorne im Langkessel.

Das angepeilte Ziel einer selbst erbauten, robusten und funktionsfähigen Dampflok mit Zahnstangenantrieb scheint nun

(doch noch) erreicht worden zu sein! Stauende Augenpaare und anerkennende und lobende Worte von kritischen Modellbahnkollegen sind nun der Lohn für die Anstrengungen während einer langjährigen Entwicklungs- und Bauphase.

Mein Resumé

Abschliessend hier noch ein Gedanke zum Thema «gute Modelllaufeigenschaften»: Ein rundlaufender, nicht hackender Antrieb der Triebräder über die Kuppelstangen ist nur möglich, wenn in vernünftigem Masse exakt gearbeitet wurde. Exakt will heissen: im masslichen Hundertstelbereich. Das vernünftige Mass ist nach meinen Erfahrungen dann erfüllt, wenn den beweglichen Teilen wenig, aber doch genügend Spiel ermöglicht wird. Diese Freiheiten sind speziell auch wichtig, da sich die hinteren



So präsentiert sich ein Teil des alten Furka-Zugs von Erich Imfeld.