



Der erste Vectron in Spur N: vor über zehn Jahren ein mutiger Schritt von Hobbytrain/Lemke.



Viele Jahre später trat Fleischmann in das Vectron-Geschäft mit ein. Hier die 193 492 «Rhein».



Die aktuelle Hobbytrain-Interpretation des Vectron mit technischen Weiterentwicklungen.

Bezug auf die Übertragung des Drehmomentes auf die beiden Drehgestelle unterscheiden sich die beiden Hersteller. Der Fleischmann-Vectron besitzt durchgehende Antriebswellen, die Hobbytrain-Lok verfügt über zwei Kardanantriebe, die Motor und Getriebe vibrationstechnisch gegenseitig entkoppeln. Beide Modelle besitzen Schwungmassen aus Messing und verfügen über einen Vierachsantrieb, wobei Fleischmann bei den hochuntersetzenden Getrieben auf eine Kombination aus Kunststoff- und Metallzahnradern baut, Hobbytrain vertraut dagegen auf Kunststoff.

Beide Hersteller haben die Getriebe in den Drehgestellen nach unten in Richtung Gleisbett offen gelassen. Zur Erhöhung der Rad-Schiene-Reibung setzen beide auf Haftreifen, die pro Drehgestell diagonal auf Nu-

ten in den Metallrädern aufgezogen sind. Die Haftreifen von Fleischmann bestehen aus einem weicheren Gummimaterial, die Hobbytrain-Schlappen aus Kunststoff. In Sachen Kupplung und Kupplungskinematik sind beide Anbieter auf dem aktuellen Stand und setzen auf Kupplungsaufnahmen nach NEM 355. Die Fleischmann-Lok ist mit der hauseigenen Profikupplung ausgestattet, die Hobbytrain-Maschine mit N-Standard-Kupplungen ausgerüstet. Ein Umstecken der Kupplungen ist in beiden Fällen problemlos möglich.

Elektrisches (und Elektronisches)

Beim Elektrischen gehen die beiden Hersteller komplett unterschiedliche Wege. Zunächst der von Fleischmann eingeschlagene: Die Fahrstromaufnahme vom Gleis

erfolgt durch Radinnenschleifer von allen acht Rädern der Maschine. Über Schleifer wird die Fahrspannung auf kleine Platinen mit entsprechenden Schleiferbahnen geführt. Die Weiterleitung auf die auf dem Chassis aufgesetzte Hauptplatine geschieht über vier Klammern aus Metall. Die Hauptplatine trägt die Entstörkomponenten, die SMD-LED für die oberen Spitzensignale, zwei Miniaturschiebeschalter und die Digitalschnittstelle nach der Norm 662, Next18, die nach unten zeigend angeordnet ist. Zum Digitalisieren muss die Platinen also abgenommen werden. Für die Ausleuchtung der unteren Spitzensignale gibt es zwei kleine, SMD-LED-bestückte Platinen. Ihre elektrische Verbindung zur Hauptplatine übernehmen fünf flexible Litzen pro Lokseite. Die Beleuchtung ist mittels zweier kleiner Schiebeschalter beeinflussbar.

Die Elektrik der Hobbytrain-Maschine weicht erheblich ab. Die Radsätze bestehen aus Kunststoffachsen, auf welche die Antriebszahnräder gleich mit angespritzt wurden, und aus Rädern aus Metall, deren Achsstummel nach innen in die Achsen gesteckt sind. Nach außen sind die Achsstummel spitz zulaufend gestaltet. Zur Fahrstromabnahme von den Rädern laufen diese Achsspitzen in «Pfannen» aus Bronzeblech. Die Stromübertragung erfolgt durch federnde Kontakte direkt auf den Metallrahmen des Modells. Dieser ist der Länge nach elektrisch geteilt, so führt die rechte Hälfte das Plus-, die linke das Minuspotential. Die Hauptplatine nimmt die Spannung von den Rahmen ab und verteilt sie an die verschiedenen Verbraucher. Dabei wird auf jegliche Art von Litzen verzichtet. Auch bei Hobbytrain befindet sich die Next18-Digitalschnittstelle unter der Platine, so muss auch diese zum Decodereinbau abgenommen werden. Für die Ausleuchtung der Spitzensignale gibt es zwei steckbare Platinen. Um die Beleuchtung in Richtung des angehängten Zuges auszuschalten, kann man diese seitlich umstecken.

Beide Hersteller bieten ihre Produkte auch fertig digitalisiert mit Sound an und setzen hier auf die Digitaltechnik des Anbieters Zimo. Allerdings unterscheiden sich die Soundfiles erheblich. Bei Fleischmann kommen sämtliche Geräusche etwas gedämpfter, vorbildmässiger herüber, als dies bei Hobbytrain der Fall ist. Den Hobbytrain-Sound empfinde ich persönlich wegen seiner hohen Tonlage fast schon etwas nervig,