



**Technik** | Anpassen der BLS-Autoverladewagen von Hobbytrain in Spur N

# Macken ausmerzen

Nach dem Erscheinen der Steuerwagen BDt sind die BLS-Autoverladewagen von Hobbytrain wieder in den Fokus der N-Szene gerückt. Die erstmals 1987 erschienenen Wagenmodelle sind optisch ansprechend, werden jedoch von einigen kleinen Unzulänglichkeiten begleitet. LOKI-Autor Manfred Merz hat bei seinen Wagen für Abhilfe gesorgt und zeigt im folgenden Beitrag auf, wie er das gemacht hat.

Von Manfred Merz (Text/Fotos)

**A**uf den Beitrag über die BLS-Steuerwagen in der LOKI 4 | 2021 erreichte uns eine Reaktion, in der sich die Autorin nicht gerade begeistert über die Zuverlässigkeit der Hobbytrain-Autoverladewagen äusserte (Seite 53). Auch mir sind diese Fehler bekannt. Als N-Bahner der ersten Stunde bin ich noch im Besitz der ersten Wagenserie aus dem Jahr 1987. Schon diese Modelle liefen nicht wirklich rund. Auch damals kam es schon zu Entgleisungen, und das Kuppeln der Wagen geriet leicht zum Geduldsspiel. Diese Macken begleiteten diese Bauart der Hobbytrain-Modelle durch alle Wiederauflagen. Ja mehr noch: Je neuer die Auflage war – die letzte erschien 2017 –, umso deutlicher traten die alten Fehler zutage. Meine Vermutung ist, dass die betagten Formen mehr

und mehr verschlissen, und die heutigen Fertigungsmethoden weichen in Sachen Kunststoffspritzdruck und Spritztemperatur von denen im Jahr 1987 ab. Diese Macken lassen sich jedoch mit etwas zeitlichem Aufwand, ein wenig Geschick sowie den heutigen Möglichkeiten leicht ausmerzen. Die Themenfelder dabei sind:

- Überarbeitung der Drehgestelle
- Anpassung der Übergangsbleche
- Änderung der Kupplungen
- Abrundung (Beladung) der Modelle

Bevor Sie sich an die Optimierung der Wagen machen, prüfen Sie bitte, ob sie sauber montiert sind. Die Wagenböden aus Metall sind nur eingeklippt und sitzen oft nicht sauber in den Rahmen aus Kunststoff. Sind die Böden auch nur etwas nach oben ge-

rutscht, können die Drehgestelle schon von Haus aus nicht sauber drehen, sie verhaken sich aus Platzmangel mit den Wagenböden. Da die Wagen für die weitere Bearbeitung ohnehin zerlegt werden sollten, kann die nötige Justierung beim Zusammenbau erfolgen. Also, machen wir uns an die Arbeit!

## Überarbeitung der Drehgestelle

Kein Gleisverlauf ist topfeben, Steigungs- und Gefällewechsel sind auf den meisten Anlagen gang und gäbe. Hier kommt es beim Kippen gerne zum Verhaken der Drehgestelle am Wagenboden. Man könnte nun durch Unterlegen von Unterlagsscheiben an den Drehzapfen für einen grösseren Abstand zwischen Drehgestellrahmen und Wagenboden sorgen. Diese Methode hat jedoch den Nachteil, dass die Befestigung der