

Drehgestelle durch die Sicherungsringe nicht mehr so stark ist, da der Drehzapfen, der unten herauschaut, um die Dicke der Unterlagsscheibe verkürzt wird. Ich empfehle einen anderen Weg: die Ecken der Drehgestellrahmen im hinteren, zur Wagenmitte zeigenden Bereich leicht bearbeiten. Die Ecken wurden mit Skalpell und Schlüsselfeile sauber abgerundet. Dieser Eingriff fällt kaum auf und sorgt für geschmeidigere Drehbewegungen. Die Drehgestelle wurden dazu abgenommen, indem die Sicherungsringe zuvor vorsichtig herausgehoben wurden. Bei der Wiedermontage muss darauf geachtet werden, dass der Sicherungsring mit der abgerundeten Seite in Richtung Wagenboden aufgesteckt wird. Die Sicherungsringe sitzen dann korrekt, wenn sie nach unten bündig mit den Drehzapfen sind. Von einem Verkleben der Ringe rate ich dringend ab, da die Wagen danach nicht mehr zerlegt werden können.

Anpassung der Übergangsbleche

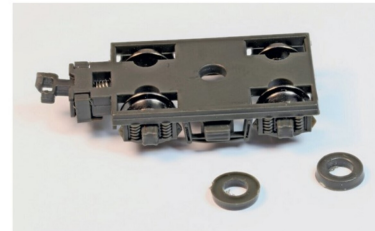
Im Originalzustand sorgen die Übergangsbleche für ein geschlossenes Zugsbild, indem sie den Kupplungsbereich komplett überdecken und auf die Ladefläche des nachfolgenden Wagens ragen. Auf einem Gleisverlauf ohne Gefällewechsel funktioniert das im Fahrbetrieb auch wunderbar. Geht es aber von der Waagrechten in eine Steigung und umgekehrt, hebeln sich die Wagen durch die sich verhakenenden Übergangsbleche gegenseitig aus dem Gleis. Sind diese Übergänge im Gleisverlauf sanft und moderat ausgeführt, genügt es, durch leichtes, aber beherrztes Emporbiegen der Bleche für genügend Luft zum nachfolgenden Verladewagen zu sorgen. Die dünnen Kunststoffteile habe ich beim Biegen über dem Dampfstrahl eines Eierkochers leicht erwärmt. Die Bleche behalten so nach dem Abkühlen dauerhaft ihre neue Form.

Sind die Gefällewechsel etwas ausgeprägter, empfehle ich das Kürzen der Übergangsbleche. Dies kann leicht mit einer scharfen Nagelschere erfolgen. Die vordere Form der Bleche wird etwas weiter innen auf die Übergangsbleche übertragen und entsprechend geschnitten. Wählen Sie die Länge so, dass sich die Bleche und der nachfolgende Wagen nicht mehr berühren. Der Erfolg dieser verhältnismässig kleinen Massnahmen ist überzeugend, die Entgleisungssicherheit der ansonsten schönen Modelle ist hier schon gegeben.

Änderung der Kupplungen

Die grössere Baustelle sind die Kupplungen. Hobbytrain hat für die Verbindung der Verladewagen untereinander eine Spezialkupplung, die etwas an eine miniaturisierte N-Standardkupplung erinnert, eingesetzt. Dies wurde notwendig, um die Kupplungen unauffällig unter den Übergangsblechen verschwinden zu lassen. Die Kupplungen zu Lok und Steuerwagen sind mit alten N-Standardkupplungen ausgeführt. So weit, so gut. Bei den ersten Serien der Wagenmodelle funktioniert dieses Kupplungssystem noch gut, nur das Kuppeln der Wagen untereinander ist ein kleines Lotteriespiel. Mit jeder Neuauflage wurde diese Macke ausgeprägter, bei der letzten ist das Kuppeln kaum noch möglich. Die Standardkupplungen zu Lok und Steuerwagen funktionieren dagegen gewohnt einwandfrei – wenn der Zug gezogen wird. Beim gestossenen Zug kommt es allerdings dazu, dass sich die Kupplungen aufstellen und sich zwischen den Puffern verhaken. Entgleisungen sind vorprogrammiert.

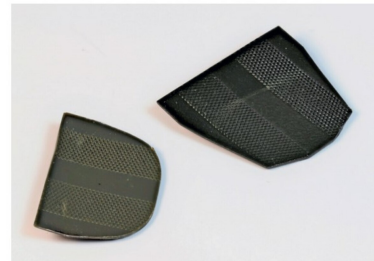
Zu meiner vollsten Zufriedenheit setze ich schon seit Jahren magnetische Kupplungen ein. Diese wurden allerdings bisher nur mit der Steckaufnahme nach NEM355 angeboten. Die Kupplungsaufnahmen der Hobbytrain-Verladewagen sind noch in der alten Ausführung mit Quersteg ausgeführt, der Einsatz der Magnetkupplung ist also nicht ohne Weiteres möglich.



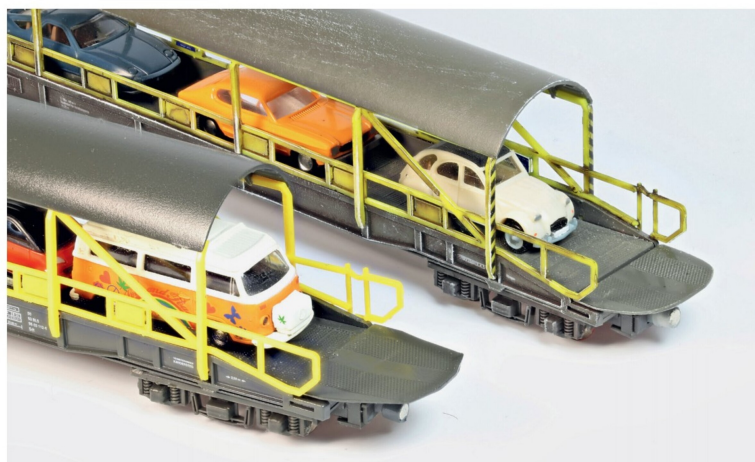
Drehgestell einzeln mit Sicherungsringen.



Das Drehgestell rechts ist überarbeitet.



Links beschnitten, rechts warm gebogen.



Die unterschiedlich bearbeiteten Übergangsbleche eingebaut: vorne gebogen, hinten geschnitten.