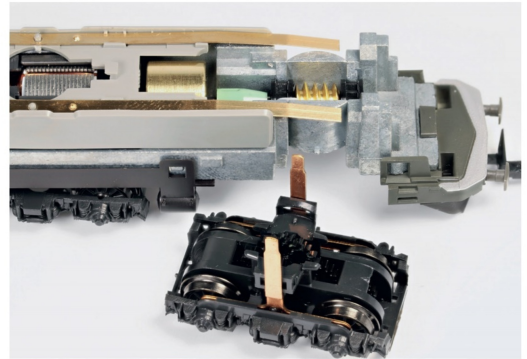


Der Verlauf der Kraftübertragung vom Motor zu den beiden Getrieben.



Intelligent ausgeklügelt: die KATO-eigene Art der Stromaufnahme.

dabei nicht berücksichtigt, so ist der Austausch der N-Standardkupplungen gegen ein hier in Europa übliches Kurzkupplungssystem leider nicht möglich.

Elektrisches (und Elektronisches)

In Sachen Fahrstromaufnahme geht KATO wie üblich komplett eigene Wege. Acht der insgesamt zwölf Räder werden zur Stromaufnahme vom Gleis herangezogen. Die Räder stecken mit ihren kurzen Achsstummeln in Achsen, die aus Kunststoff gefertigt sind, in die die Antriebszahnäder gleich mit angespritzt wurden. Diese Kunststoffachsen dienen neben der mechanischen Verbindung gleichzeitig zur elektrischen Isolierung der beiden Räder einer Achse untereinander. Von aussen verfügen die Räder über spitze Achsstummel, die in Metallformteile aus Bronzeblech gelagert sind. Durch den kompletten Verzicht, zum Beispiel auf Radinnenschleifer, ergibt sich automatisch eine sehr reibungsarme Lagerung und gleichzeitig eine absolut sichere elektrische Verbindung von Rad und Drehgestell. Von den Drehgestellen auf das Chassis wird die Fahrspannung über zwei senkrecht stehende Fortführungen der Bronzeteile auf zwei federnde, der Länge nach im Fahrgestell federnd, elektrisch voneinander isoliert befestigt, geführt. Die durch eine pfiffig gemachte Stecktechnik befestigte Hauptplatine nimmt die Spannung von unten auf und führt sie zuverlässig an die einzelnen Verbraucher weiter. Das alles ohne jegliche Verbindung irgendwelcher Kabel oder Litzen. Ich ziehe auch hier den Hut vor dieser spannenden Inge-

nieurleistung. Die Ausleuchtung der Zugspitzsignale erfolgt mittels SMD-LED. Eine darüber hinausgehende Signalisierung hat KATO nicht vorgesehen. Eine Digitalschnittstelle nach NEM gibt es auch bei dieser aktuell überarbeiteten Modellserie nicht.

Die Formgebung

Die aktuelle Wiederauflage der Re 6/6 und Re 620 erhielt eine komplett neue Spritzform des Gehäuses. Die Neukonstruktion geschah dabei so feinfühlig, dass man die Unterschiede zwar sofort bemerkt, der optische Abstand zu den bisherigen Modellen aber nicht zu gross wird. So wurden in die neuen Formen diverse epochen-

typische Elemente wie Rechteckscheinwerfer, die plastische Klimaanlage sowie verschiedene Griffstangen und Handläufe, mit eingepflegt. Die Dachleitungen sind separat gefertigt und aufgesteckt. Diese blieben erhalten und dürften aus den alten Formen stammen. Ebenfalls eingesteckt sind die Puffer der N-Maschine. Leider halten sie nicht so gut in ihren Öffnungen in der Pufferbohle und sollten mit etwas Klebstoff gesichert werden. Neu sind die Pantografen, die nun aus elastischem Kunststoff mehrteilig zusammengefügt sind. Dies hat sich bereits bei anderen KATO-Modellen wie den TGV und dem ICE4 bestens bewährt. Zudem wurden sie endlich schweiztypisch



Drehgestell von unten: nach unten offene Getriebe sowie die Anordnung der Räder mit Haftreifen.