

nach NEM 662 (Next18), beim B-Endwagen eine nach NEM 651 für die Aufnahme eines Funktionsdecoders. Die Verbindung zwischen Drehgestellen, Motor sowie der Platine der Frontbeleuchtung mit der Hauptplatine geschieht über dünne Litzen. Eine Innenbeleuchtung ist nicht vorgesehen.

Leider gestaltet sich der Zugang zum Innern des Zuges für die Wartung und eine allfällige Digitalisierung aber als recht kompliziertes Geduldsspiel. Die Bedienungsanleitung hilft da nur sehr bedingt weiter. Der auf das Fahrgestell geklippte Wagenkasten ist nur mühsam lösbar. Am besten geht es, wenn Sie zuerst den federnden Wagenübergang abziehen. Danach kann das Gehäuse im Bereich der Türen einseitig vorsichtig gespreizt und mittels dünner Plättchen (ich verwende dazu hölzerne Dentalsticks) gesichert werden. Nun arbeiten Sie sich langsam bis zur Front/zum anderen Wagenende vor. Irgendwann macht es bedenklich Knack, und die eine Seite springt aus den seitlichen Rastnasen. Nachdem auch die zweite Seite so gelöst wurde, kann das Gehäuse gegen oben abgezogen werden. Falls Sie all dies geschafft haben, ohne dass das Chassis Lackabplatzer aufweist: Gratulation! In solchen Momenten wünschte man sich den jeweiligen Konstrukteur an seiner Seite, und sei es nur, damit er das Modell gleich selbst öffnet. Im

Forum von spur-N-schweiz hat ein Forumist das ganze Prozedere bildlich festgehalten: <https://forum.spur-n-schweiz.ch/index.php?thread/9040-rabe-503-und-etr-610-arnold/&pageNo=2>

## Im Einsatz

Die Fahreigenschaften des Triebzuges sind erfreulich unauffällig. Das Modell bewältigt Radien bis hinunter zum Industrieradius R1. Bei solchen engen Radien ist zwar ein leichter Geschwindigkeitseinbruch feststellbar, der angesichts des langen Fahrzeuges und Radstandes aber durchaus erklärbar ist. Einziges Manko ist die deutlich überhöhte Höchstgeschwindigkeit. Bei maximalen 12 V Fahrspannung stellt der Triebzug selbst TGV von KATO in den Schatten. Ein bisschen weniger wäre hier angebracht gewesen. Ansonsten zeigt das Modell auf einem Testkreis mit KATO-Gleisen wie beim Einsatz auf einer grossen Modulanlage keine Schwächen und keine Tendenz zu Entgleisungen oder Ähnlichem.

Die digitalisierten Versionen werden mit einem ESU-Loksound-V5-Decoder ausgeliefert, der zusammen mit dem Lautsprecher im A-Endwagen eingebaut ist. Die Soundkulisse ist beeindruckend. Die charakteristischen Fahrgeräusche des Vorbildes sind sehr gut wiedergegeben, jedoch aufgrund der Konfiguration nur auf den

A-Endwagen begrenzt. Spätestens wenn der Zug an einem vorbeifährt, vermisst man das Fahrgeräusch in den weiteren Wagen.

Die separat abspielbaren Zusatzgeräusche reichen vom Öffnen der Bugklappen und Einstiegstüren über Kompressorgeräusche und Kurvenquietschen (auch hier hat das Vorbild sein unverkennbares, eigenes Quietschen) bis hin zu mehreren Bahnhofsdurchsagen. Diese können je nach Einstellungen in CV 170 entweder als Durchsagen in Italien (0) oder in der Schweiz (1) abgespielt werden. Im Auslieferungszustand werden Ansagen aus Italien abgespielt, was gerade bei den SBB-Versionen gerne zugunsten von schweizerischen Ansagen hätte geändert werden dürfen.

## Fazit

Arnold liefert mit dem ETR 610/RABe 503 ein Modell aus, das wirklich Freude macht, solange man es nicht öffnen muss. Optisch macht das Modell eine gute Figur, die Detaillierung passt, und auch die Fahreigenschaften sind abgesehen von der etwas gar hohen Endgeschwindigkeit sehr gut. Fehlen nur noch die Zwischenwagen zur Erweiterung des Zuges auf die vorbildgerechte Länge. Es bleibt zu hoffen, dass das Gesagte auch für die Zwischenwagen gelten wird und diese farblich passend zum Grundset ausgeliefert werden. 

