

## Die Koppelung zwischen den Lokodecodern

Zu guter Letzt gibt es dann aber auch noch den etwas aufwendigeren und fast perfekten Königsweg: die Definition einer Mehrfachtraktion über die entsprechende Programmierung der beteiligten Lokodecoder. Je nach Decoder ist zumindest der NMRA-Standard implementiert bzw. werden zusätzliche Möglichkeiten geboten. Über die CVs 19 bis 22 lassen sich die gewünschten Adressen im Verbundbetrieb sowie die gewünschten gemeinsamen Funktionen definieren. Zum Teil lassen sich die Funktionen auch noch unterschiedlich definieren, je nachdem ob gerade vorwärts oder rückwärts

gefahren wird. So will man zum Beispiel die entsprechenden Lichter verschiedener Lokomotiven in der Mitte des Verbunds ausschalten. Oder nur die vordere Lokomotive soll das Horn auslösen, während aber das eigentliche Motorengeräusch und die Bremsen aus allen Loks ertönen sollen. Auch diesen Lösungsweg wollen wir am Beispiel verschiedener Decoder in einem Folgeartikel in einem der nächsten Hefte etwas genauer betrachten.

## Stromverbrauch

Zu guter Letzt sei auch auf das Thema «Stromverbrauch» hingewiesen. Je mehr Lokomotiven in einer Mehrfachtraktion mitfahren,

desto mehr Strom muss eine Zentrale bzw. ein Booster im entsprechenden Streckenabschnitt bereitstellen. Bei den grösseren Spuren und Zügen mit drei Loks kommen dann schnell mal zehn Ampere und mehr zusammen. Aber auch bei den kleineren Spuren ist der Stromverbrauch nicht zu vernachlässigen. Fahren auf einer grossen Anlage mehrere Züge mit mehr als einer Lok, ist auch da für eine entsprechende Stromversorgung der Anlage mit genügend Boostern zu sorgen. Bei Bedarf kann die Anlage in mehrere Stromkreise unterteilt werden. Dabei sollte die Anlage entsprechend verkabelt und die Kabelquer schnitte nicht zu dünn gewählt werden. ♦



Kräftige Digitalbooster sind bei grossen Anlagen unerlässlich ...



... bei Anlagen der grösseren Spuren nicht selten gleich mehrere davon.

