



SYMMETRIE MIT SCHLEIFER

Die zwischen 1902 und 1908 gebauten 1'B 1'-Tenderloks der sächsischen Reihe IV T waren tüchtige Maschinen, die bei der DRG und DR als 71.3 liefen. Leider wurde Gützolds H0-Modell nie für Dreileiter-Wechselstrom angeboten. Ein problemloser Umbau macht den Einsatz auf Märklin-Gleisen möglich

VON MANFRED GRÜNIG

Gützolds im Jahre 1990 erstmals vorgestelltes Modell der Baureihe 71.3 zeichnet sich durch eine ungewöhnliche Konstruktion des Fahrwerks aus: Alle Achsen sind angetrieben, also auch die Laufachsätze, deren hinterer mit Haftreifen ausgestattet ist. Das dafür nötige Getriebe erstreckt sich entlang der Mittelachse über fast die ganze Loklänge, was früher den Einbau eines Schischleifers scheitern ließ. Erst der von mir schon öfters verwendete Silencio-Schleifer von Brawa mit seiner sehr geringen Bauhöhe macht diesen Umbau möglich. Er hat sich in allen Fällen, wo zwischen Getriebeboden und Punktkontakten wenig Platz vorhanden ist, vorzüglich bewährt.

Objekt des Umbaus ist eine DRG-Lok mit der Artikelnummer 37100, die 2003 erstmals im Gützold-Sortiment erschien. Sie ist serienmäßig mit einer sechspoligen Schnittstelle ausgestattet, was den für Wechselstromer obligatorischen Einbau eines Decoders natürlich deutlich vereinfacht.

Geöffnet wird die Lok durch Lösen einer Schraube im Sanddom (Bild 1). Danach wird auch der Getriebeboden abgeschraubt. Mit einer Schieblehre werden die Radsatzinnenmaße überprüft. Wer entsprechendes Werkzeug hat, sollte die Radabstände an Vor- und Nachlaufachse auf 14,0 bis 14,1 Millimeter einstellen (Bild 2). Die Treibradsätze haben serienmäßig ein Innenmaß

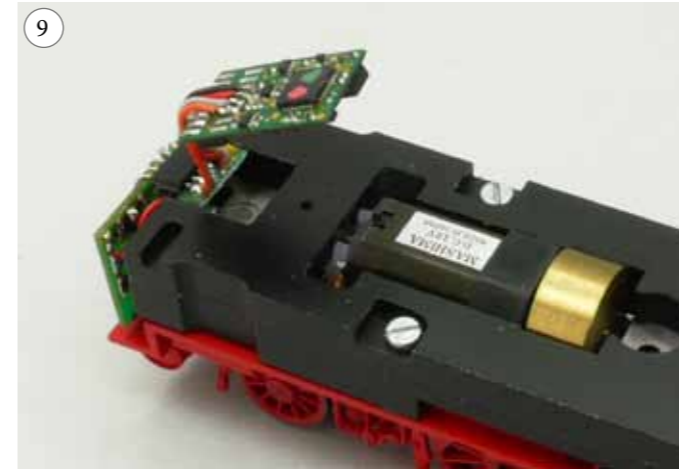
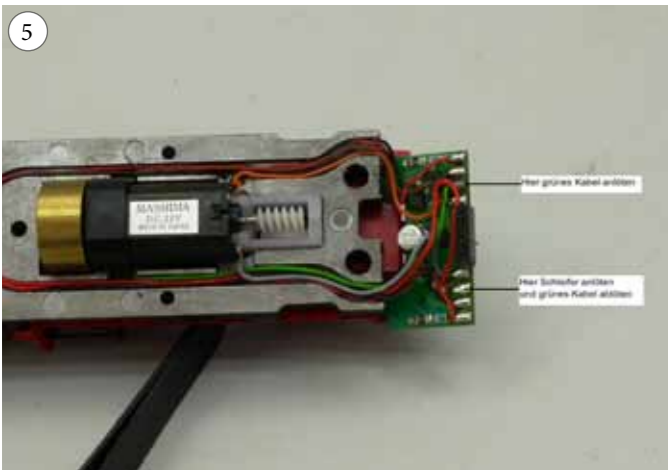
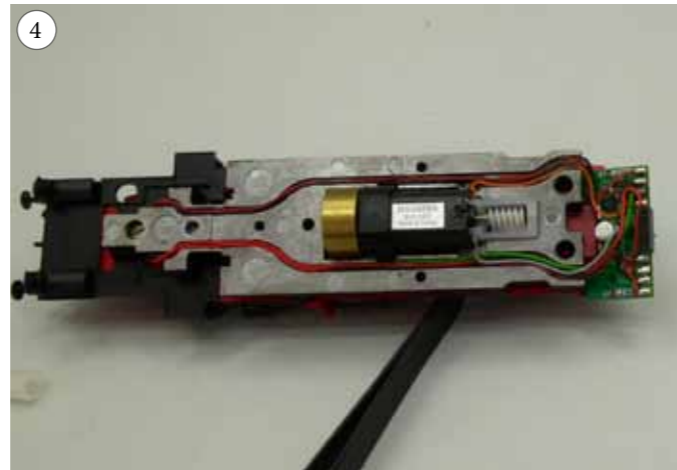
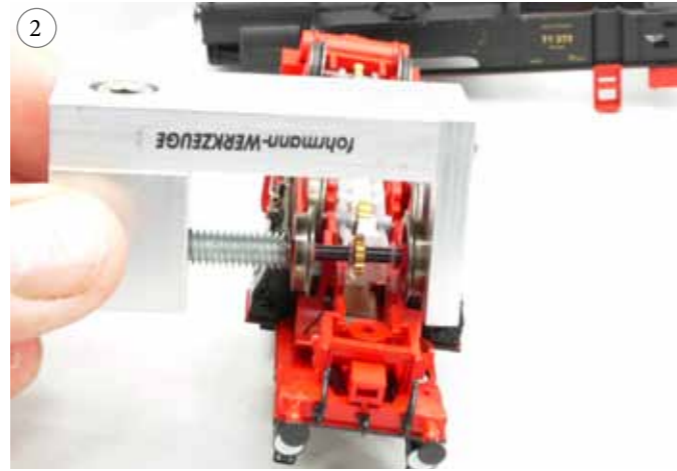
von 14,2 Millimetern, was man beibehalten kann, da die Vorlaufachsen die Führungsaufgabe im Gleis übernehmen.

Um das Schleiferkabel versteckt verlegen zu können, wird das Zusatzgewicht im Lokinneren ausgebaut. Es ist mit drei Schrauben befestigt. Danach wird die Platine ausgehängt (Bild 3 und 4). Beide Radschleiferseiten verbindet man durch Umlöten. Weil die Lok nicht nach NEM verkabelt ist, muss man dafür das grüne Kabel für die linke Radschleiferseite ablöten und mit der rechten Seite verbinden (Bild 5).

Danach wird der Getriebeboden für die Aufnahme des Schleifers vorbereitet. Um auch K-Gleis-Kreuzungsweichen überfahren zu können, ohne dass dabei die benötigten extrahohen Punktkontakte die Lok anheben, müssen beide Schleiferenden in die Bodenplatte eintauchen können. Dazu werden zwei quadratische Fenster benötigt. Ihre Position ergibt sich beinahe von alleine, da der Schleifer fast zwischen beide Deckelerhöhungen passt. Zwar liegen durch die neuen Öffnungen nun zwei der Getriebezahnräder frei, doch taucht der Schleifer nur so tief ein, dass kein Kontakt stattfindet.

Anfertigen lassen sich die Fenster in der Bodenplatte am einfachsten mit einer Kleinbohrmaschine und einem kleinen Fräser. Ist dieser Arbeitsschritt erledigt, wird der Brawa-Schleifer mit Zwei-Komponenten-Kleber befestigt. Solange der

FOTO: THERESA HÖLLERER



Klebstoff abbündet, kann man ihn mit einer Wäscheklammer gegen Verrutschen sichern (Bild 6).

Wenn nach etwa 20 Minuten der Schleifer sicher hält, wird das Schleiferkabel angelötet. Dabei ist darauf zu achten, dass der Lötspitze so flach wie möglich gehalten wird, um den Punktkontakten der Weichen keine Gelegenheit zum Verhaken zu geben. Der Getriebeboden kann nun angebaut werden, jedoch ist auf eine einwandfreie Verlegung des Schleiferkabels zu achten.

Damit das Gehäuse später wieder problemlos passt, ist es sinnvoll, für das Schleiferkabel die vorhandenen Kanäle im Fahrwerk zu nutzen. Von unten nach oben durchgeführt wird es auf Höhe der Lampenkabel (Bild 7). Dazu ist es nötig, die vordere Befestigungsschraube im Fahrwerk zu lockern. Wenn das Kabel durchgefädelt ist, schraubt man das Gehäuse wieder fest und

fixiert die Kabel mit einem Tropfen Sekundenkleber in den Kanälen (Bild 8).

Das Schleiferkabel wird auf passende Länge gekürzt und an den freien Lötspitze (vorher grünes Kabel) angelötet. Danach verschraubt man wieder das Zusatzgewicht, das durch die saubere Kabelverlegung absolut plan aufliegt.

Dank der serienmäßigen Schnittstelle kann man nun den Decoder provisorisch einstecken und eine noch gehäuselose Probefahrt durchführen. Ist diese erfolgreich, kann man für freie Sicht durchs Führerhaus die Kabel so einkürzen (Bild 9), dass der Decoder genau unter dessen Dach passt. Doppelseitiges Klebeband hält ihn dort fest (Bild 10). Sobald das Gehäuse aufgesetzt und verschraubt ist, steht dem Einsatz dieser Lok mit ihrer für deutsche Augen eher ungewohnten symmetrischen Achsanordnung nichts mehr im Wege. □

Materialbedarf

- ◆ Schleifer: Brawa Silencio Art.-Nr. 2225
- ◆ Decoder mit Kabel und sechspoliger Schnittstelle nach NEM 651, z.B. 64613 von Esu
- ◆ Dünnes Litzenkabel
- ◆ Lötspitze mit dünner Spitze, Lötzinn
- ◆ „Dritte Hand“ als Haltehilfe.
- ◆ Pinzette
- ◆ Seitenschneider
- ◆ Doppelseitiges Klebeband
- ◆ Messschieber
- ◆ Fohrmann-Werkzeug zum Einstellen des Radsatzinnenmaßes
- ◆ Kreuzschlitz- und Schlitzschraubenzieher
- ◆ Kleinbohrmaschine mit Fräsaufsätzen

Die Dauer des Umbaus beträgt etwa zwei Stunden.

-Anzeige-

Der Geisterwagen

H0 Niederbordwagen mit Antrieb Funktionsmodell

- | | |
|------------|------------|
| 2L | 3L |
| 2310 braun | 2311 braun |
| 2315 gelb | 2316 gelb |
- DCC MM DC AC

- Ideal zum Bewegen von motorlosen Fahrzeugen oder als Doppeltraktion
- Sehr flache Bauweise
- Super Langsamfahrt
- Stromspeicher integriert
- Diesel-/Dampflok-sound auswählbar
- Integrierter Digitaldecoder für MM und DCC



viessmann



8999 Viessmann Katalog 2017/18 DE



89 EISEN