

Auch auf Dreileiter-Gleis macht die D XI eine gute Figur. Trotz des großen Abstands zwischen letzter Kuppel- und Schleppachse ist der Mittelschleifer kaum zu sehen.

FOTO: CHRISTOPH KUTTER

Dritte im Bunde

Nach den Wechselstrom-Umbauten der BB II von Roco und der D VI von Fleischmann fragten mehrere Leser, ob wir es nicht auch mal mit der D XI von Trix versuchen könnten. Voilà, hier rollt der dritte Lokalbahn-Klassiker aufs Dreileiter-Gleis!

VON MANFRED GRÜNING

Die 1895 erstmals in Dienst gestellte D XI, seit 1901 als PtL 3/4 bezeichnet, war über Jahrzehnte die bayerische Lokalbahnlok schlechthin. Nicht einmal die 16 Jahre jüngere GtL 4/4 (Baureihe 98.8-9) konnte ihr stückzahlmäßig das Wasser reichen: 150 Exemplare (inklusive drei leicht abweichenden pfälzischen T 4.II) dampften zur Länderbahnzeit über die Gleise des rechts- und linksrheinischen Bayern. Alle wurden von der Reichsbahn übernommen, die sie zur Baureihe 98.4-5 umtaufte. Erst 1960 musste 98 507 als Letzte den Dienst quittieren. Sie steht noch heute am Ingolstädter Bahnhof als gut gepflegtes Denkmal.

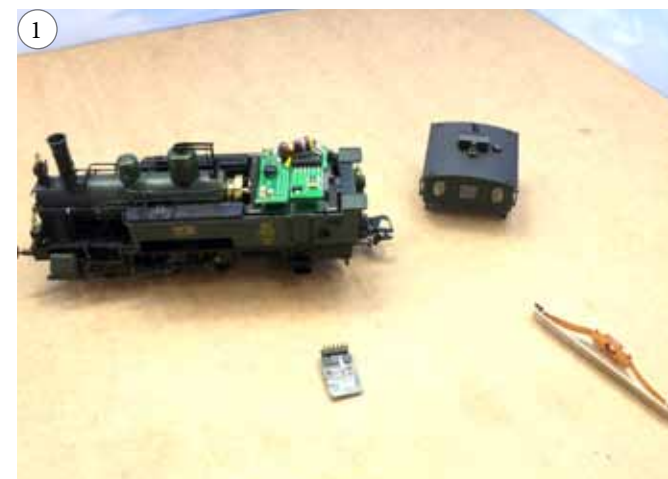
Bei Trix gehörte die Lok zur „Bayern-Serie“. Sie wurde auch nach dem Kauf durch Märklin immer wieder neu aufgelegt, zuletzt 2010. Obwohl Märklin die Lok mit einem schräg genuteten Fünfpol-Motor und einer sechspoligen Schnittstelle technisch modernisiert hat, unterblieb eine Umkonstruktion aufs hauseigene Dreileiter-Wechselstrom-System. Diese umfasst im Wesentlichen nur den Umbau der Bodenplatte sowie ein paar Lötarbeiten und ist damit kein Hexenwerk.

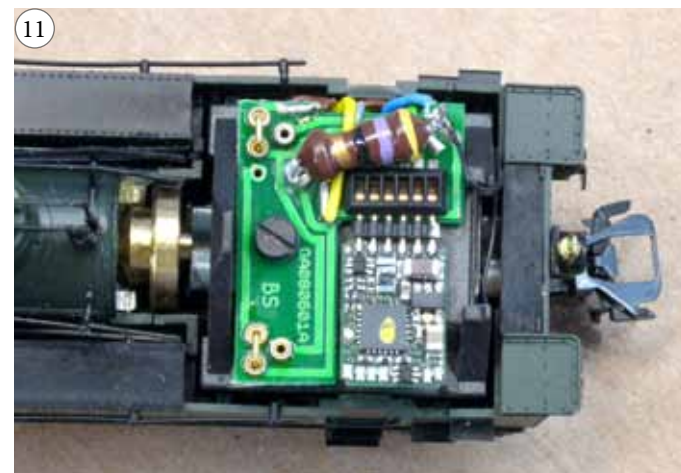
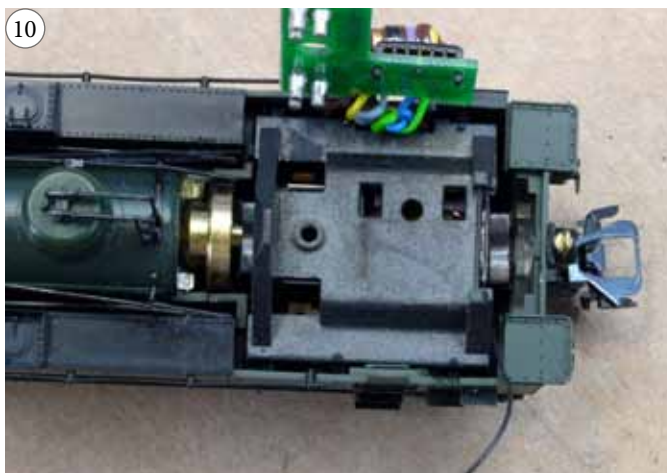
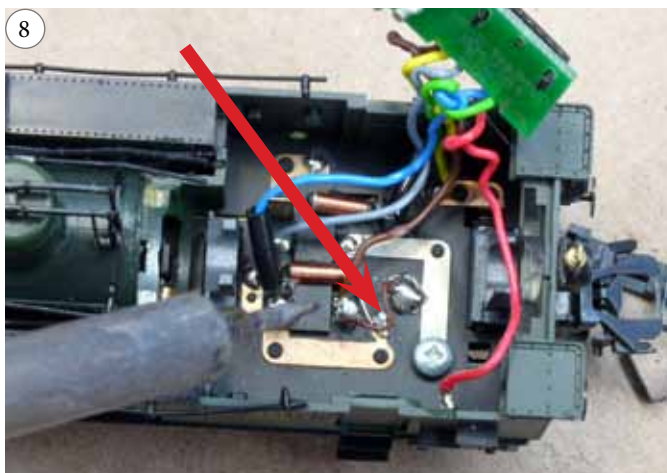
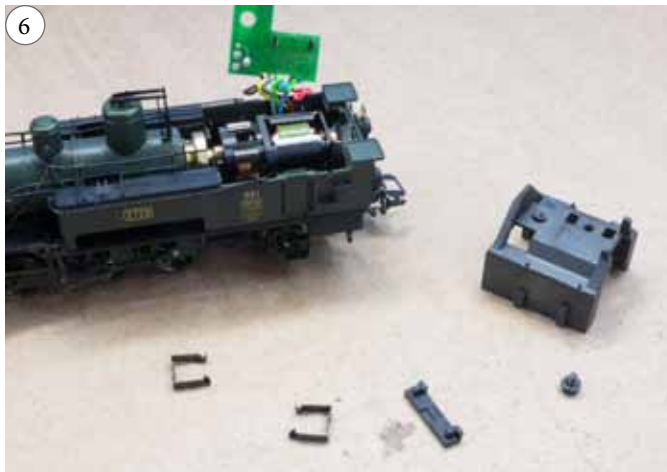
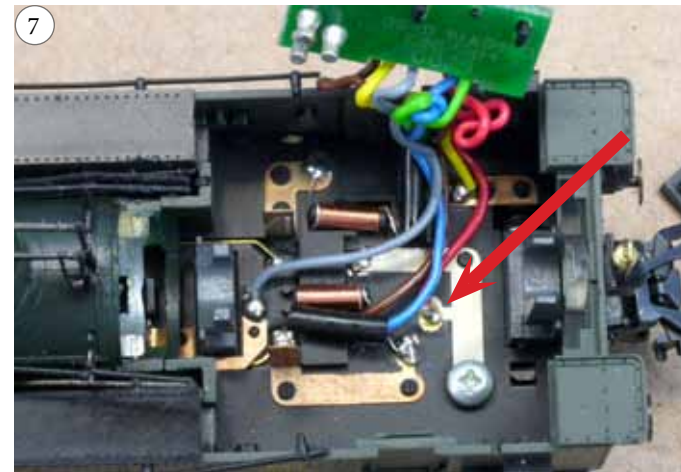
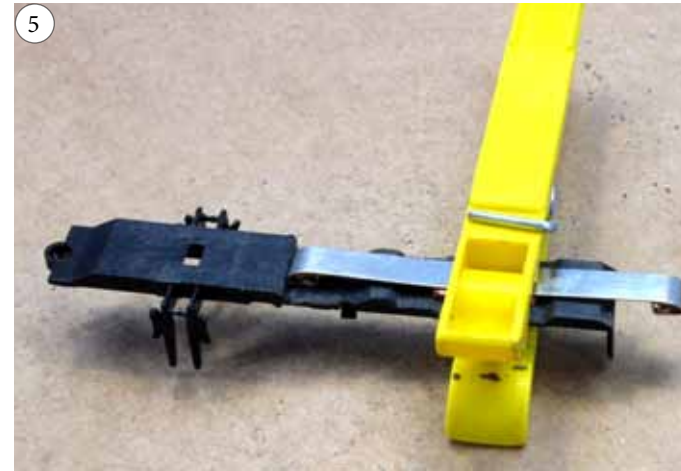
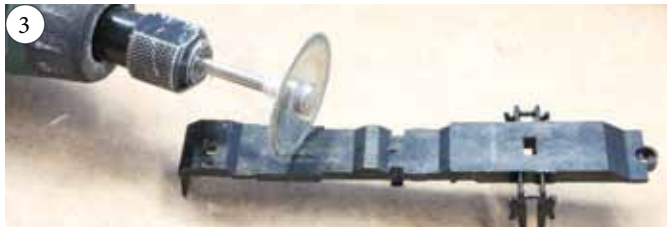
Umbauobjekt ist ein Exemplar der jüngsten Serie mit der Artikelnummer 22042, die sich durch gute Laufeigenschaften auch im langsamen Bereich auszeichnet.

Als Schleifer empfiehlt sich wie bei den vorangegangenen Umbau-Vorschlägen der Silencio aus dem Hause Brawa. Seine geringe Baugröße macht es möglich, viele Modelle, die bisher nur durch Eigenbauschleifer umgebaut werden konnten, mit einem Serienprodukt auszustatten.

FREIE DECODER-WAHL

Egal ist das Fabrikat des Decoders. Er sollte nur mit einer Schnittstelle nach NEM 621 ausgestattet sein und das gewünschte Format (in der Regel mfx oder Motorola) verstehen. Natürlich ist auch auf Märklin-Gleis DCC-Betrieb möglich, sofern die Fahrzeu-





Die hohen Pukos der Märklin-Weichen sind für Umbauloks mit kleinen Rädern stets ein Problem. Brawas flacher Silencio-Schleifer hat es weitgehend entschärft. FOTO: CHRISTOPH KUTTER

ge motor- und steuerungstechnisch dafür ausgelegt sind, dann genügt ein einfacher DCC-Decoder (Bild 1).

Zur Bearbeitung der Bodenplatte sollte diese unbedingt ausgebaut werden, da man sonst eine Beschädigung der Räder oder der Steuerung durch den Fräskopf riskiert. Zunächst wird die spätere Position des Schleifers mit einem wischfesten Stift aufgezeichnet. Danach löst man die dazu nötigen Schrauben und nimmt die Bodenplatte ab (Bild 2). Mit einer Kleinbohrmaschine und einer feinen Trennscheibe glättet man die Oberfläche (Bild 3). Damit der Schleifer ganz flach einfedern kann, ist eine Aussparung nötig, die mit einem kleinen Fräskopf geschaffen wird (Bild 4). Danach klebt man den Schleifer mit Zwei-Komponenten-Kleber an die Bodenplatte und fixiert ihn mit einer Wäscheklammer (Bild 5).

SCHWARZ STATT ROT

Während der Kleber abbindet, hat man Zeit, sich der Verkabelung zu widmen. Dazu wird der Motor ausgebaut, die Decoderplatine nach hinten weggebogen und das Ballastgewicht entfernt (Bild 6). Nach Lösen der beiden Halteklammern entsprechend der

Bedienungsanleitung, kann der Motor entnommen werden. Man sollte sich jedoch die Einbauposition merken oder mit einem wasserfesten Stift markieren.

Nun erfolgt das Umlöten der Kabel: Das rote Kabel wird von der Leiterbahn unter dem Motor abgelötet (Bild 7) und eine Kabelbrücke zwischen rechtem und linkem Schleiferkontakt hergestellt (Bild 8). Sofern zwischenzeitlich der Klebstoff am Schleifer abgebunden hat, kann man an diesem seitlich ein Kabel anlöten. Damit es optisch weniger auffällt, empfiehlt es sich, ein schwarzes hochflexibles Kabel zu verwenden. Das Kabel wird durch den hinteren Kupplungskasten zur Decoderplatine gezogen. Dazu muss zuerst der Deckel mit den Schienenräumen entfernt werden (Bild 9), danach ist ausreichend Platz für das Kabel (Bild 10). Festgelötet wird es an dem auf der Platine befindlichen Widerstand an Stelle des roten Kabels (Bild 11).

Damit ist dieser Umbau schon fast geschafft, denn die Einstellung des Radsatzinnenmaße braucht diesmal nicht korrigiert zu werden: Mit 14,1 Millimetern liegen sie noch in der Toleranz für K- und C-Gleis. Es sind lediglich der Decoder in die Schnittstelle einzustecken und das Gehä-

use aufzusetzen. Dann ist die frischgebackene Wechselstrom-D XI fertig für die erste Probefahrt. □

Materialbedarf ohne Lok

- ◆ Kleinbohrmaschine mit Trennscheibe und Fräskopf
- ◆ LötKolben mit Bleistiftspitze
- ◆ diverse kleine Schraubenzieher
- ◆ Pinzette
- ◆ Zwei-Komponenten-Kleber mit Spatel
- ◆ ca. zehn Zentimeter hochflexibles Kabel
- ◆ Wäscheklammer
- ◆ Silencio-Schleifer von Brawa (2225)
- ◆ Decoder mit Schnittstelle nach NEM 621.

Der Zeitbedarf für den Umbau beträgt etwa zwei Stunden.

Weitere Umbauten für Dreileiter-Wechselstrom:

- ◆ D VI von Fleischmann („Berg“): EJ 10/2014
- ◆ BB II von Roco: EJ 1/2015
- ◆ 98.70 von pmt: EJ 5/2015
- ◆ 74.4 von Roco: EJ 9/2015