



FOTO: CHRISTOPH KUTTER

Bei der E 60 von Fleischmann mit Kreis-Kupplung ist deren Abstand zu den Pukos der K-Weiche deutlich. Dahinter eine V 36 mit Original-Roco-Kupplung.

WENN DER KOPF HÄNGT

Mehrere Wechselstrommodelle von Fleischmann und Roco werden mit einer digital schaltbaren Kupplung angeboten. Leider ist diese so schwer, dass sie mit der Zeit an den Pukos hängen bleibt. Doch es gibt Abhilfen

VON MANFRED GRÜNIG

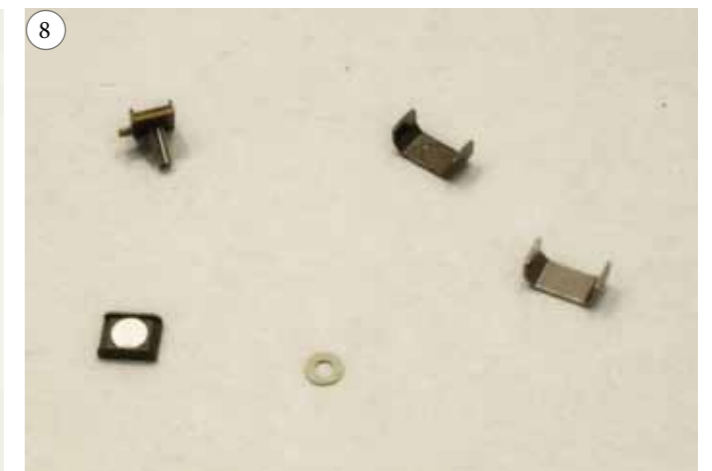
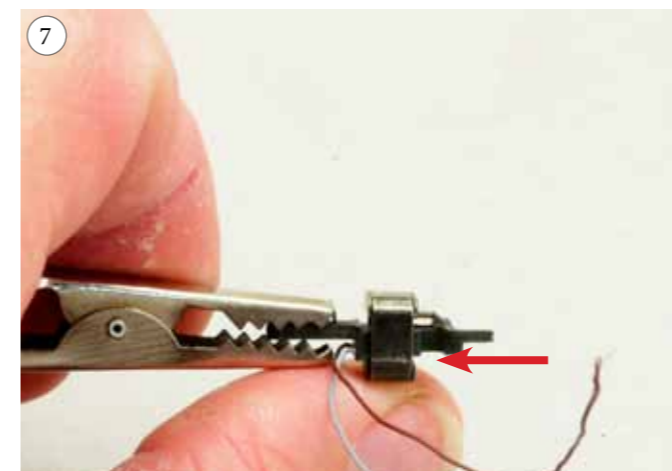
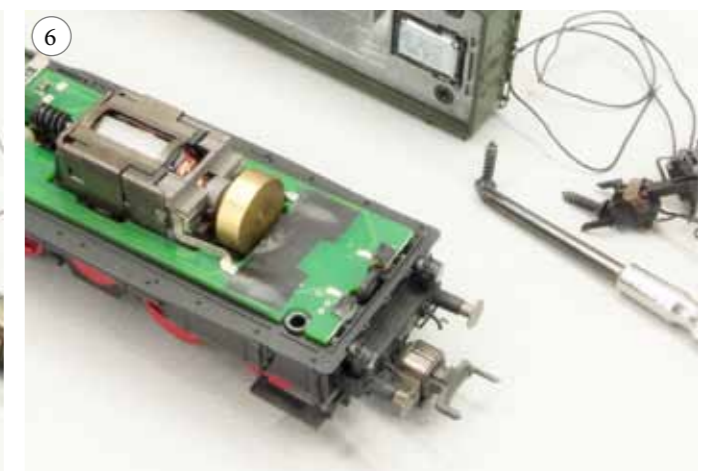
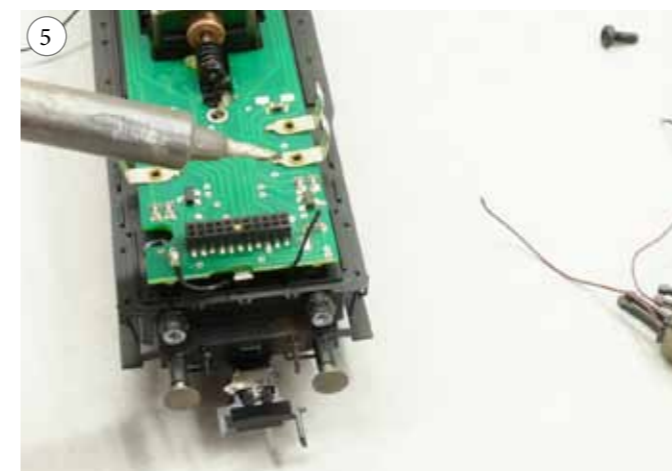
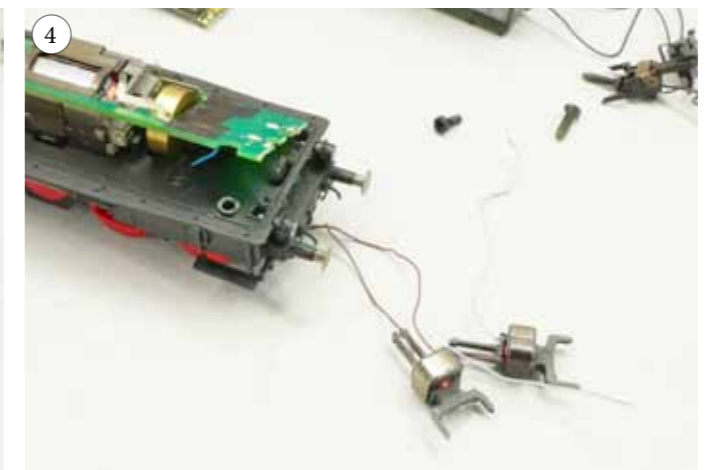
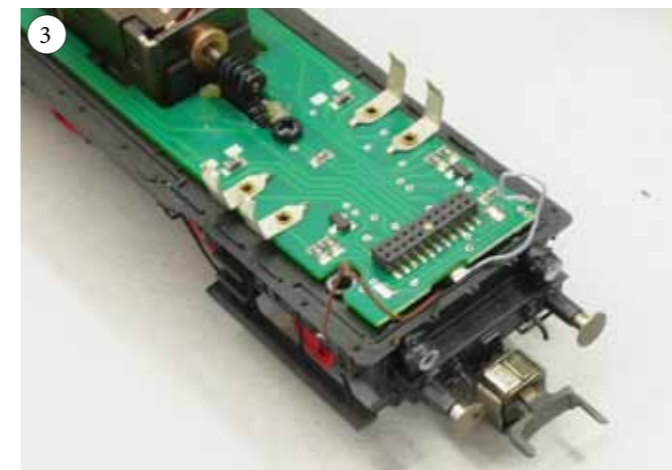
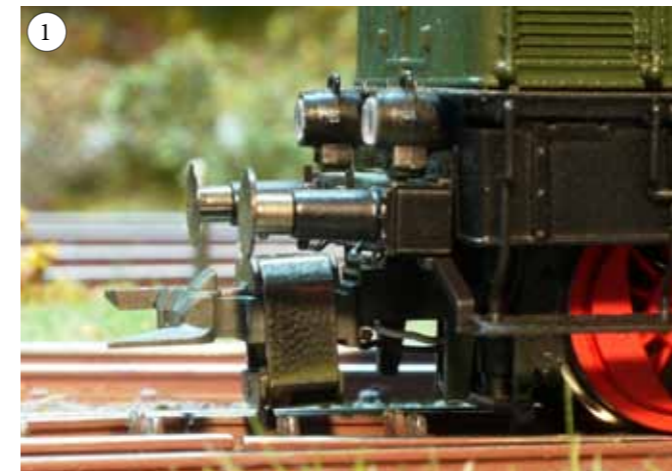
Seit gut einem Jahr leistet die E 60 von Fleischmann auf meiner Anlage Rangierdienst. Sie ist mit der gleichen Digitalkupplung für Bügelkupplungen ausgestattet, die bei Fleischmann und Roco für Wechselstrommodelle verwendet wird. Auch verschiedene Varianten der V 60 und der V 36 sowie die

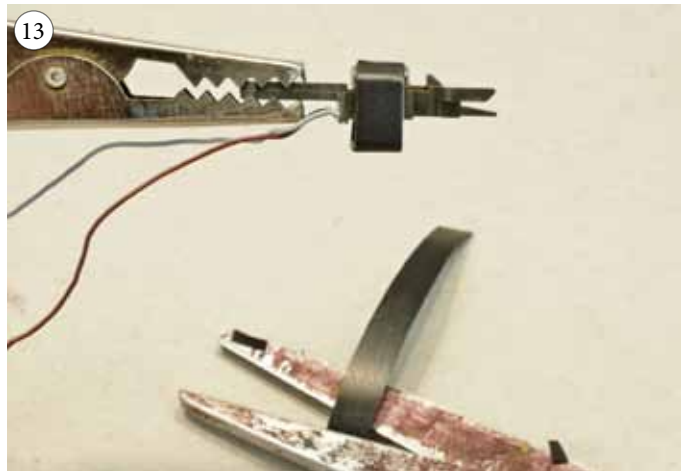
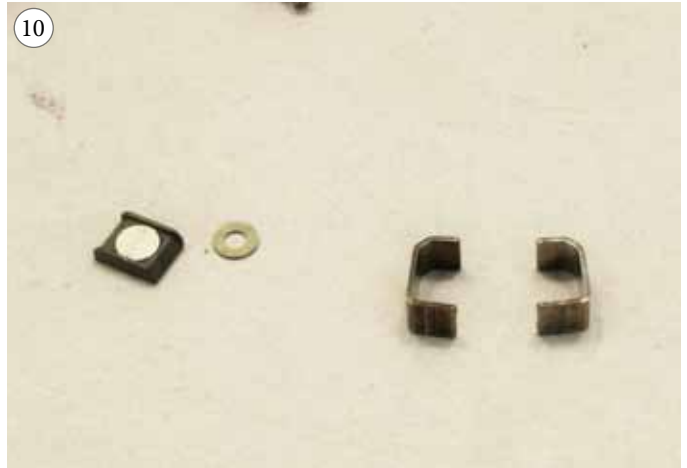
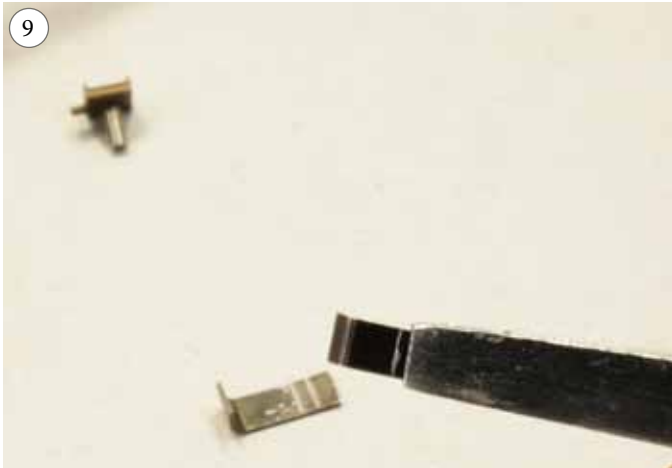
Dampfloks der Baureihe 81 wurden damit bestückt. An und für sich funktioniert diese Kupplung gut, nur im Aussehen ist sie etwas klobig.

Nach einigen Monaten jedoch musste ich feststellen, dass meine E 60 beim Überfahren der K-Gleis-Weichen an den Punktkontakten hängen blieb (Bild 1). Beim Ver-

gleich mit einer neuen Lok zeigte sich, dass die Kupplungsdeichsel leicht verzogen war. Offensichtlich ist die doch sehr große Digitalkupplung mit ihrer Spule und den Magneten zu schwer für den Kunststoff der Deichsel.

Natürlich könnte man in diesem Fall die Gewährleistung in Anspruch nehmen,





doch eine erneuerte Deichsel würde nur für kurze Zeit Ruhe einkehren lassen. Deshalb habe ich mich dazu entschlossen, die vorhandene Digitalkupplung gegen eine aus dem Hause Krois (www.krois-modell.at) zu tauschen (Bild 2). Alternativ wäre auch ein Umbau der Roco-Kupplung möglich. Darauf werde ich weiter unten eingehen.

Aus optischen Gründen wurde der Typ MK 2 verwendet. Leider gibt es bei Krois (wie bei anderen auch) dann und wann Ausreißer, weshalb die Kupplungen nach Erhalt überprüft werden sollten. In meinem Fall erwies sich eine der gelieferten Kupplungen als schwergängig, der Entkupplungsfinger wurde nicht hoch genug angehoben. In einem solchen Fall ist Umtausch angeraten, da beim Nachbiegen die empfindliche Kupplung beschädigt werden kann.

Der Umbau selbst ist weitgehend problemlos, da sowohl die Fleischmann- wie die Krois-Kupplung im NEM-Schacht stecken. Als Erstes wird das Gehäuse abgenommen, wofür bei der E 60 nur zwei Gehäuseschrauben zu lösen sind. Dann werden die Anschlusskabel der Kupplung von der Hauptplatine abgelötet. Da die Platine ohne Halteschrauben nur noch locker sitzt, können die Kabel mitsamt der Kupplung nun einfach herausgezogen werden (Bilder 3 und 4). Danach erfolgt der Tausch der

Kupplungen durch einfaches Umstecken im NEM-Schacht.

Beim Anlöten der Kabel ist auf die richtige Polung zu achten. Dies gilt auch beim unten beschriebenen Umbau der Originalkupplung. Mit Hilfe einer 9-Volt-Blockbatterie lässt sich sehr schnell erkennen, wo die Plusleitung ist und ob die Kupplung funktioniert. Auf der Hauptplatine der E 60 befindet sie sich, von hinten (dem langen Vorbau) aus gesehen, rechts (Bild 5). Wichtig ist ferner, dass die Lötunkte sehr flach sein müssen, da sonst das Gehäuse nicht mehr richtig schließt und einen Kurzschluss verursacht. Sicherheitshalber ist auch die Isolierung zu erneuern (Bild 6). Natürlich müssen die Kabel lang genug bleiben, um der Kupplung ausreichend Bewegungsfreiheit zu lassen.

HAND ANLEGEN

Eine Alternative zum Kauf und Einbau einer neuen Kupplung ist der Umbau der vorhandenen. Er macht sie leichter und kleiner, so dass mehr Freiraum zwischen den Kontakten und dem Gehäuse der Kupplung vorhanden ist.

Als erste Maßnahme ist an beiden Seiten der Halterhälften eine Markierung zu setzen. Dazu wird der Entkupplungskopf ganz nach oben gedrückt, als ob die Spule

unter Spannung ist. Unterhalb der NEM-Aufnahme ist die Linie in das Blech zu ritzen (Bild 7). Diese muss beidseitig exakt auf gleicher Höhe liegen, sonst funktioniert die Kupplung später nicht exakt.

Nach dem Zerlegen der Kupplung (Bild 8) werden mit einer Flachzange beide Halterhälften nach einer Seite flach gedrückt und anschließend an der vorher gezogenen Linie neu gebogen. Die Überstände sägt man ab. Auch die untere Magnethälfte wird nicht mehr benötigt (Bilder 9 und 10).

Die obere Magnethälfte sowie der mittlere Stahlstift werden wieder zusammengesetzt. Nachdem die eine Halterhälfte eingehängt ist, wird diese mittig des Stahlstiftes auf Länge angepasst. Mit der anderen Hälfte wird gleich verfahren. Danach sind beide Hälften für den Funktionstest fertig (Bilder 11 und 12). Ein dünner Streifen Isolierband übernimmt die fehlende zweite Halterfunktion (Bild 13).

Ist auch der zweite Kupplungskopf umgebaut, können diese Kupplungen wieder eingebaut werden. Der Abstand zu den Pukos beträgt jetzt etwa drei Millimeter. Nach erfolgreichem Test auf dem Programmiergleis wird das Gehäuse wieder befestigt. Dem erneuten Rangiereinsatz auf der heimischen Anlage steht nun nicht mal mehr ein K-Gleis-Weichenpuko im Wege. □