



Alte Modelle kurz gekuppelt

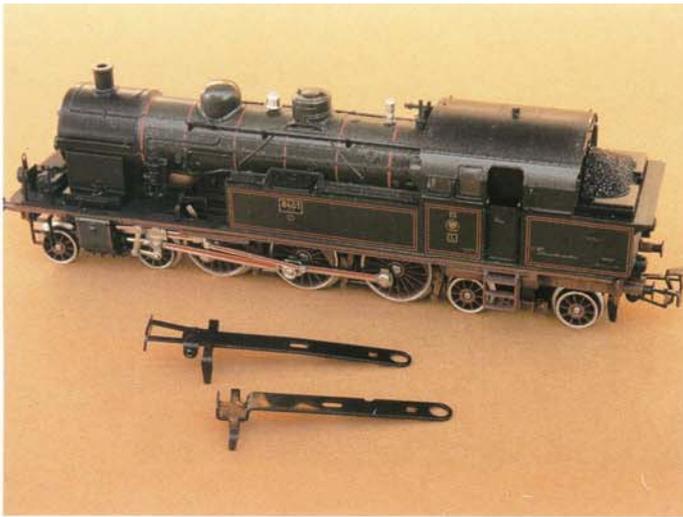
Folge 8: Umbauten mit Märklin-Einzelteilen

In den letzten beiden Folgen wurden zwei- und vierachsige Güterwagen auf Kurzkupplungen mit Kulissenführungen umgerüstet sowie vorbildgerecht gealtert. Bei Lokomotiven ist ein Kulisseneinbau meist nicht möglich, weil dafür der erforderliche Platz fehlt. Daher beschränken wir uns in dieser Beitragsfolge auf die Ausrüstung einiger Modelle mit Zurüstteilen. Der Kupplungsabstand lässt sich dadurch zwar nicht optimal verkürzen, aber die Maßnahme erleichtert das Ankuppeln an moderne Fahrzeuge erheblich. Bei allen Modellen sind für die Umbauten keine speziellen Werkzeuge erforderlich. Besonders knifflige Fahrzeuge, bei denen gefräst werden muss, werden erst später folgen.

Im Jubiläumsjahr 1985 zählten die Lokomotiven mit automatischer Kupplung auf zahlreichen Ausstellungen zu den bestaunten Exponaten: hier die 151 092-4 im Hbf Essen

Baureihe 78

Diese Lok wurde unter der Nummer 3106 ab 1981 von Märklin produziert. Später erschien diese Maschine auch in Ausführungen der SNCF und KPEV. Die Abbildung zeigt das preußische Modell mit der Nummer 3109. Die Lok wurde von Gert Keppel zur Umrüstung zur Verfügung gestellt. Die T 18 lässt sich an beiden Enden mit der Deichsel 286900 ausrüsten. Die alte Deichsel entfällt. Die neuere Version der BR 78 hat werksseitig ebenfalls diese Deichsel. Ein Kupplungskopf sollte unbedingt vor dem Einbau dieser Deichsel eingesteckt werden, denn nach der Montage ist es nur unter großem Kraftaufwand möglich. Im noch nicht einge-



Bei der 78-er (hier als preußische T18) muss zwar nur ein Ersatzteil eingebaut werden, aber der Tausch ist dennoch kniffliger als es zunächst erscheint



Der Kupplungshaken an dieser holländischen E-Lok kann gegen die Kupplungsdeichsel 404020 getauscht werden

bauten Zustand ist die Schwalbenschwanz-Befestigung von oben zugänglich und kann beim Einstecken etwas zusammengedrückt werden. Zur Montage der Deichsel benötigt man sehr viel Fingerspitzengefühl und Geduld. Wenn Drehgestellstift und Blattfeder an der richtigen Position sitzen, ist es geschafft! Trotz kniffligem Einbau lohnt sich die Mühe in jedem Fall: Die Kupplung ist sehr stabil und verbindet kürzer und präziser.

des Kupplungshakens kann der Schacht 404020 befestigt werden. Dadurch ergibt sich zwar nicht der optimalste Kuppelabstand, aber die Höhe der neu angesteckten Kurzkupplung ist gut. Beim SNCF-Modell ist unter der Pufferbohle eine Schürze angebracht. Ob diese bei der neuen Kupplung störend wirkt, konnte leider nicht ermittelt werden, weil kein entsprechendes Modell zur Verfügung stand.

steg in der Höhe geführt wird. Der Umbau ist analog zu den Containerwagen mit der Deichsel 363950 durchführbar. Dazu muss der Haltesteg entfernt werden.

Eine Umrüstung mit einer Kupplungskulisse der Firma Symoba wäre zwar möglich, jedoch müsste dazu eine ebene Auflagefläche für die Verklebung geschaffen werden. Ohne Fräseinrichtung ist dieser Umbau kaum durchführbar.

1601 der NS

Die Reihe 1600 der NS wurde ursprünglich für die französischen Staatsbahnen entwickelt. Das Modell 3526 ist kupplungstechnisch baugleich mit der 1631 (Märklin 3326) und dem Modell der BB 7200 der SNCF (3325). Anstelle

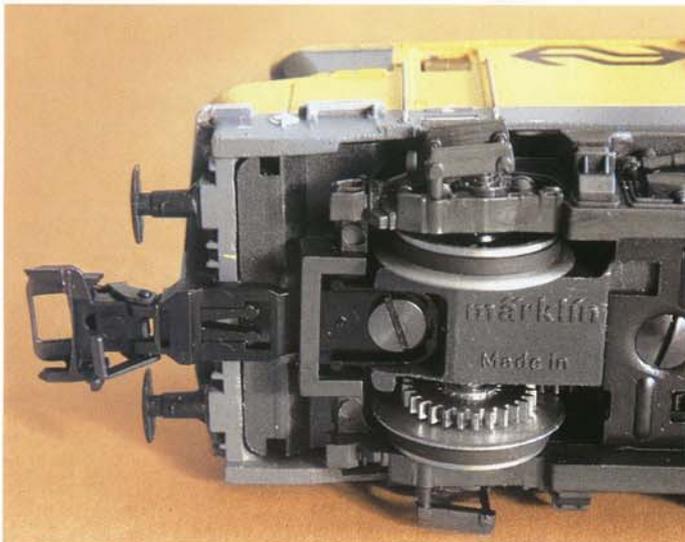
Donnerbüchsen

Diese Personenwagen mit Plattform der Deutschen Reichsbahn wurden ab 1981 in den Ausführungen verschiedener Bahnverwaltungen produziert. Allen Modellen gleich ist eine Kupplungsdeichsel aus Metall, die mit einer Schraube befestigt ist und auf einem Halte-

Baureihe 260 (später 360) der DB

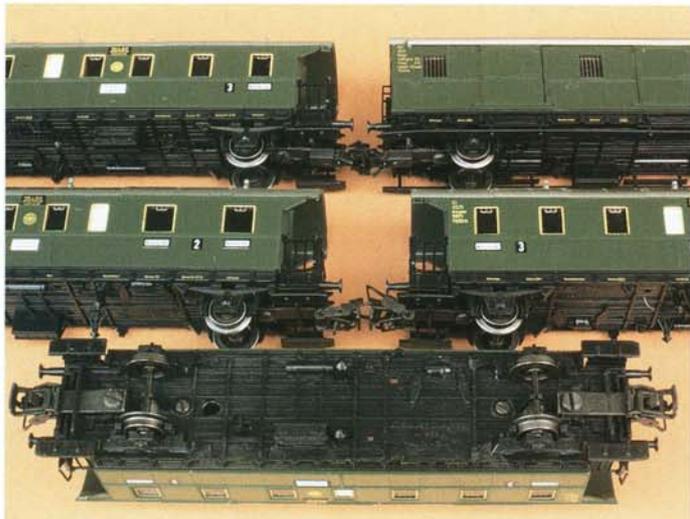
Grundsätzlich kann jede Lok dieser Baureihe mit einer Telex-Kupplung ausgerüstet werden. Die rote Lokomotive (Artikel-Nummer 3065) hatte diese bereits eingebaut. Die seitlichen Führungstreifen am Kupplungshaken müssen

Hier ist der Kupplungs-Umbau bereits erledigt

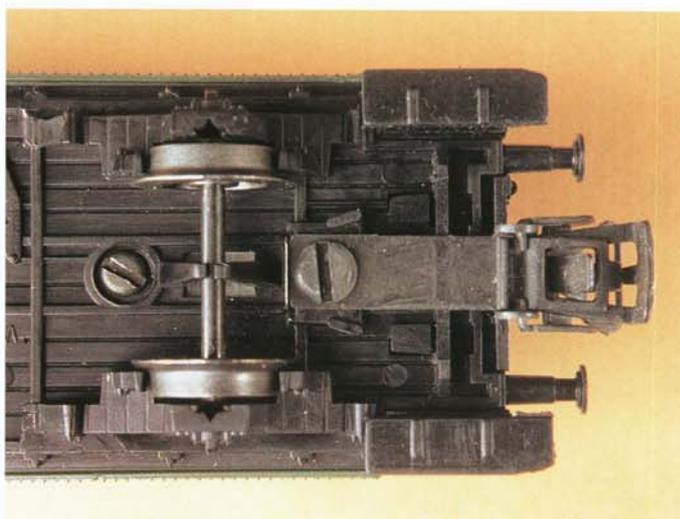


Das Kuppelverhalten ist einwandfrei, der Abstand bei der Verbindung mit einem kulissengeführten Wagen noch vertretbar





Am Beispiel der Donnerbüchsen sind gut die verschiedenen Umbauphasen erkennbar



Hier ist der Deichsel-Führungssteg bereits entfernt. Sogar für eine Kulissenführung wäre ausreichend Platz vorhanden, doch müsste sie in den Wagenboden eingelassen werden

abgetrennt werden, um an eine Kurzkupplung ankuppeln zu können. Alternativ kann natürlich auch ein neuer Kupplungshaken (298470) verwendet werden, wenn ein Rückbau möglich sein soll. Für eine Telex-Kupplung werden zusätzlich zwei Anker (213770) und Magnete zur Kupplung (213870) benötigt. Im konventionellen Betrieb ist ein Delta-Modul mit Zusatzfunktion zur Ansteuerung geeignet. Bei Digitalbetrieb ist ein Decoder 6080 oder 60903 komfortabler in der Bedienung. Dann können die angehängten Wagen nämlich mit „off“ abgehängt oder abgestoßen werden. Der Einbau sollte durch eine Fachwerkstatt erfolgen. Für einen störungsfreien Fahrbetrieb ist die exakte Position des Kupplungshakens entscheidend. Sowohl die Höhe des Hakens als auch der Winkel müssen exakt ausgerichtet sein.

Lokomotiven mit Kupplungshaken

Welche Lok könnte hier stellvertretender genannt werden als die Baureihe 89! Über 5 Millionen gebaute Exemplare bezeugen die Qualität und Robustheit dieser Märklin-Lokomotive. Jahrzehntlang war sie die Lok, mit der eigentlich jeder seine Modellbahn-Karriere begann. Ab sofort kann sie wieder in den aktiven Rangierdienst eintreten: Das Aufstecken der Prallplatte auf den Kupplungshaken ist in wenigen Augenblicken erledigt und erscheint fast zu unspektakulär, um erwähnt zu werden. Die Zurüstung ist in jedem Fall zu empfehlen. Vor allem beim Rangieren in engen Abstellgleisradien hat die Kupplung des angehängten Wagens eine genauere Führung. Die Prallplatte hat die Ersatzteilnummer 280550.

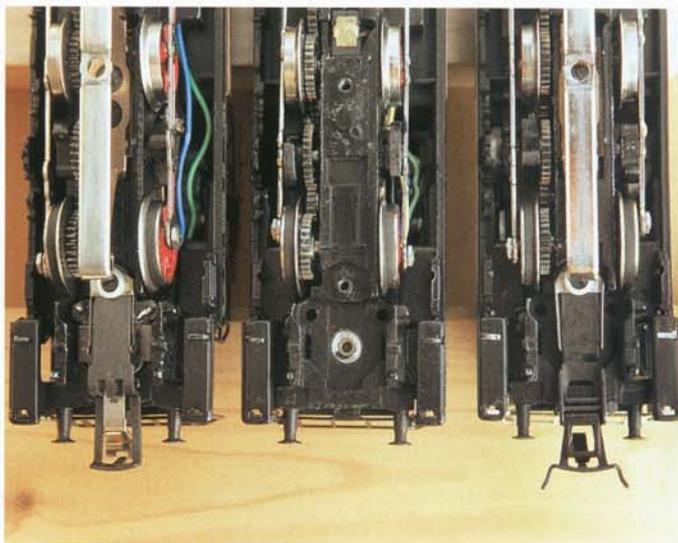
Bevor wir uns Umrüstmaßnahmen mit den Kulissenführungen von SYMOBA widmen, werden wir uns in der nächsten Folge dem Umbau älterer Märklin-Loks der V200-Familie zuwenden, da diese H0-Modelle in großer Zahl bei den Märklin-Freunden verbreitet sind. Je nach Gleisradius der zu befahrenden Strecken lassen sich für eine Kupplungsumrüstung unterschiedliche Austausch-Elemente einsetzen.

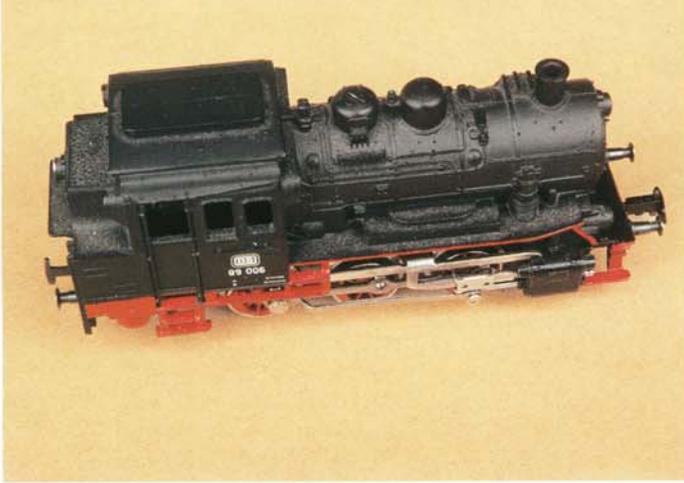
Axel Schnug, Modellbahn mit System, Holzminde

Die Baureihe 260, rechts noch vor, links nach dem Umbau. Zum Vergleich auch je eine alte und neue Kupplungsdeichsel

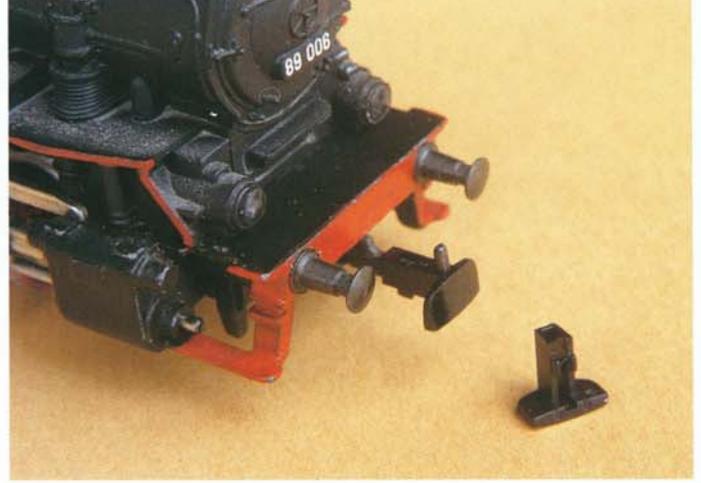


Wie an der mittleren Maschine zu erkennen ist, könnten die Fahrzeugenden einer Telex-Kupplung ausreichend Platz bieten





An dieser 89-er ist vorne bereits die Prallplatte aufgesteckt. Hinten ist noch der „nackte“ Kupplungshaken erkennbar



Die Prallplatte rastet beim Aufsetzen auf den Kupplungshaken mit einem leisen „Klick“ ein

Seit Beitragsfolge zwei fährt auch diese Lok der Baureihe 151 mit einer „kurzen“ automatischen Kupplung. Wie fast alle modernen Konstruktionen verfügt sie ebenfalls über eine Drehpunkt-Aufnahme

