

Bild 1: Wir haben unsere Lok geöffnet und auch bereits das Lagerschild demontiert.

## Einbau einer Schwungmasse in den FLEISCHMANN-H0-Rundmotor

Der FLEISCHMANN-Rundmotor ist das Herz vieler hunderttausend H0-Lokomotiven. Er zeichnet sich durch Laufruhe, gute Regelbarkeit, geringe Stromaufnahme und lange Lebensdauer aus.

Im Laufe seines Lebens hat dieser Motor immer wieder Verbesserungen erfahren. Die letzte Neuerung war die Integration einer Schwungmasse in den Anker des Motors.

Diese Neuerung kann auch bei den meisten älteren FLEISCHMANN-Loks mit Rundmotor nachgerüstet werden, denn dafür gibt es den Schwungmassen-Nachrüstset 50 46 04.

Was spricht für eine Schwungmasse? Drei Gründe sprechen dafür:

- Bei plötzlicher Stromunterbrechung verhindert die sich drehende größere Masse ein ruckartiges Anhalten der fahrenden Lok.

Der durch die Schwungmasse erzielte Ausrolleffekt ist nicht nur vorbildgetreu, er verhindert auch Entgleisungen bei angehängten Wagen, die bei abruptem Anhalten nicht immer vermeidbar sind.

Beispiele für eine plötzliche Stromunterbrechung sind Halteabschnitte vor Signalen im Bahnhof oder in Streckenblockabschnitten.

- Bei Langsamfahrt werden Schienenver-

schmutzungen oder stromlose Weichenherzstücke besser überrollt. Aufgrund der geringen Geschwindigkeit ist allerdings auch die Wirkung der Schwungmasse geringer.

- Als weiterer Vorteil ist noch das ruckfreie Fahrverhalten bei Langsamfahrt zu nennen.

Das Verhalten der Schwungmasse hängt wesentlich von der Drehzahl des Motors ab. Auch das Übersetzungsverhältnis des Getriebes spielt eine wesentliche Rolle.

Aus diesem Grund wirkt die Schwungmasse nicht in allen Triebfahrzeugen gleich. Man kann aber davon ausgehen, daß die schnelleren Fahrzeuge auch länger als langsame Fahrzeuge ausrollen.

Schauen wir uns einmal an, wie der Einbau des Schwungmassen-Nachrüstsetes vor sich geht.

Als Musterlok haben wir eine ältere FLEISCHMANN-Lok, die Baureihe 24 der DB (frühere Artikel-Nummer 4141), ausgewählt. Der Einbau des Schwungmassen-Nachrüstsetes hat übrigens noch einen weiteren Vorteil: Bei älteren Loks, die eine Generalüberholung gut gebrauchen könnten, wird der alte, meist stark verschmutzte Kollektor automatisch gegen einen neuen ausgetauscht, denn der Kollektor ist fest mit dem Anker verbunden.

Wir empfehlen, auch die Schleifkohlen gleich mit auszuwechseln (Artikel-Nummer 6519).

Jeder, der einigermaßen technisch geschickt ist und auch die Wartung seiner Lok selbst vornimmt, kann sich an den Umbau heranwagen.

Als Werkzeug brauchen wir neben einem kleinen Schraubenzieher einen leichten

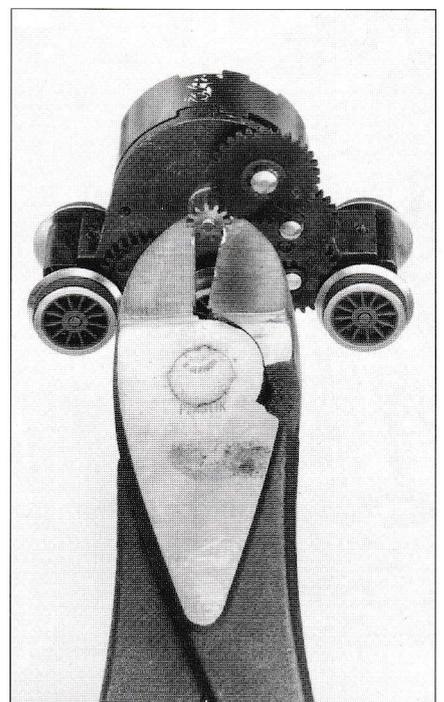


Bild 2: So setzen wir den Seitenschneider am Ritzel an.