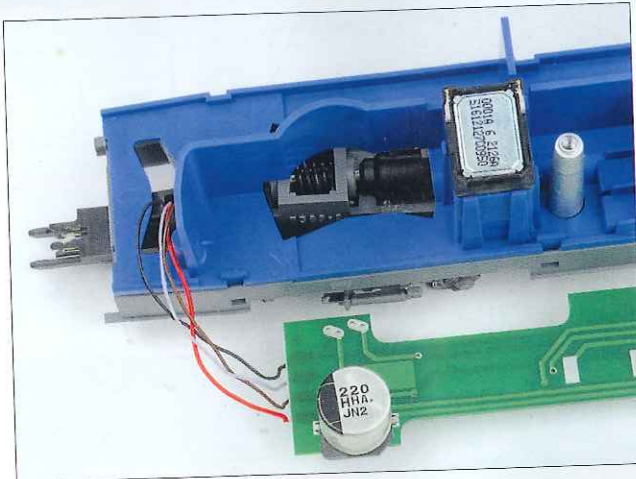
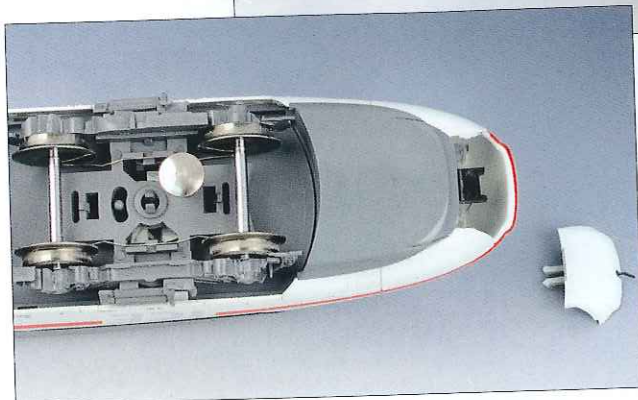
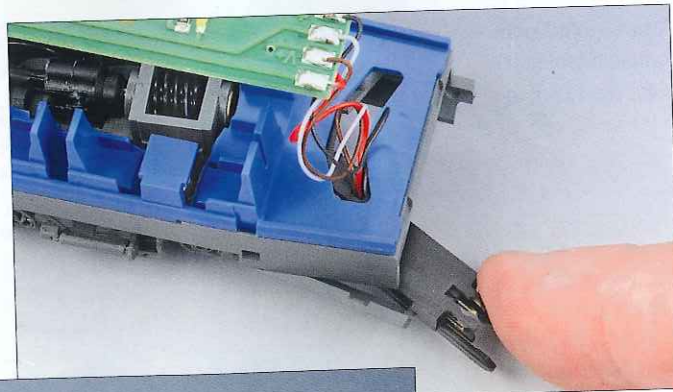


Der Aufbau des angetriebenen Mittelwagens lässt sich durch Spreizen vom Fahrwerk abheben. Die gegebenenfalls angeetzten Zurrüsteile sollten zuvor jedoch wieder entfernt werden.



Links: Trotz des winzigen Lautsprechers ist die Soundausbeute recht gut. Ein großer Stützkondensator verhindert wirkungsvoll Unterbrechungen in der Stromversorgung und sorgt für kontinuierlichen Klang.

Damit die Kupplung mit dem vierpoligen Stromkontakt seitlich weit ausschwenken kann, sind die Enden der Bodenschürze federnd drehbar gelagert. Der Spalt ist erfreulicherweise kaum sichtbar.



Hinter der abklipsbaren Bugklappe verbirgt sich ein normaler Normschacht, der für die Doppeltraktion genutzt werden kann. Eine Deichsel liegt dem Fahrzeug allerdings nicht bei. Im Drehgestell: der offenbar unverzichtbare Schaltpliz.

die kurze Verbindung von den Kabelendverschlüssen zu den benachbarten Stützisolatoren.

Das geschlossene Zugbild wird durch federnd aufgehängte Nachbildungen der druckdichten Doppelwellenbälge gewährleistet. Konstruktionsbedingt mussten sie an der Unterseite für den Bewegungsraum der Kupplung etwas eingekürzt werden.

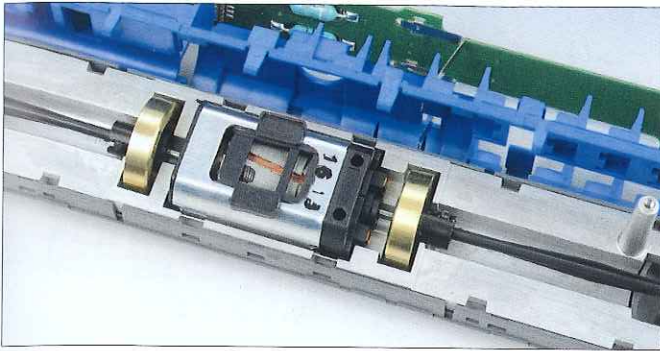
Tadellos ist wieder das Finish der seidenmatten Lackierung. Die feinen, inhaltlich und typographisch korrekten Anschriften sind (bis auf die Ortsangabe bei den Revisionsdaten) korrekt. Es gibt sogar die Triebzugnummer „715“ in der aktuellen Schreibweise!

Technik

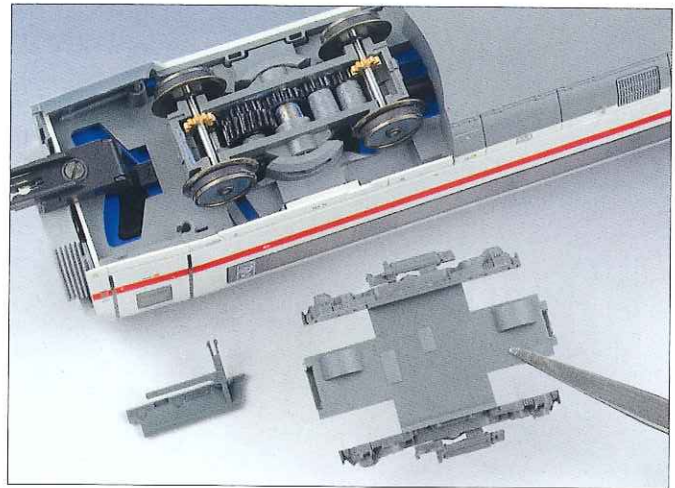
Fahrwerk, Gehäuse und Inneneinrichtung bestehen überwiegend aus Kunststoff. Die Gehäuse müssen zum Abnehmen seitlich abgespreizt werden. Der Antrieb liegt im Mittelwagen mit den beiden Stromabnehmern (407 315), der sich bei der vorbildgerechten achteiligen Einheit am Ende der ersten Triebzughälfte befindet. Haftreifen auf allen Rädern gewährleisten ein gleiches Leistungsvermögen der vollständigen Einheit in beiden Fahrtrichtungen.

Der 5-polige, schräggenutete Motor mit zwei Schwungscheiben befindet sich in Wagenmitte unterhalb der Fensterkante und treibt beide Drehgestelle über lange Kardanwellen an. Den gesamten Schürzenbereich ausfüllende Fahrzeugrahmen aus Zinkdruckguss verleiht dem Mittelwagen das nötige Reibungsgewicht.

Die Stromabnahme erfolgt ab Werk von allen Rädern beider Endwagen, so dass zunächst eine gute Stromabnahmebasis gegeben ist. Durch Umschalten zweier DIP-Schalter auf der Hauptplatine im angetriebenen Mittelwagen wird erreicht, dass mittels eines Relais



Der Motor liegt tief in einer Mulde und besitzt zwei große Schwungmassen. Über Kardanwellen werden beide Drehgestelle mit insgesamt vier Achsen und acht (!) Haftreifen angetrieben. Hier demonstrationaler halber ausgeklipst: der federnde Schürzenstummel. Foto: MK



der Strom immer nur vom voraus laufenden Endwagen abgenommen wird. Die Modellpantographen sind elektrisch funktionslos.

Auf der Platine über dem Motor laufen alle elektrischen Leitungen zusammen, die zwischen den Wagen über 4-polige kulissengeführte Kupplungen verbunden sind. Die federnden Schürzenelemente am Wagenende erlauben einen Betrieb ab einem Radius von 355 mm. Auf der Hauptplatine befindet sich der Zimo-Sound-Decoder, der über eine PluX16-Schnittstelle angeschlossen ist. Zusätzlich verfügen die beiden Endwagen über einen Funktionsdecoder für den fahrtrichtungsabhängigen Wechsel der Stirn- und Schlussbeleuchtung, angeschlossen mittels 6-poliger Schnittstelle nach NEM 651. Daher ist es wichtig, dass der angetriebene Mittelwagen richtig herum mit den restlichen Triebwageneinheiten gekuppelt wird.


Das Modell beschleunigt lautlos bis zur Höchstgeschwindigkeit, die vernünftigerweise deutlich unter der Nominalgeschwindigkeit des Vorbildes liegt. Dennoch ist der gemessene Auslauf extrem groß.

Der typische Sound des Vorbildes wird insbesondere beim Anfahren trefend wiedergegeben. Neben den üblichen Zusatzeffekten gibt es auch passend zur Z21-Zentrale Führerstands-Sprachausgaben (die aber eigentlich aus dem Bedienelement und nicht aus dem Zug kommen sollten). Die Innenbeleuchtung wird vorbildgerecht wegen der getönten Scheiben stark gedämpft.

Die vier Wagen der Grundpackung sind in einem Styropor-Formteil sicher verpackt. Bis auf die Angaben zur kor-

rekten Wagenreihung enthält die ausführliche Bedienungsanleitung alle Hinweise und Informationen zu Inbetriebnahme und Wartung des Triebwagenmodells.

Fazit

Das Modell besticht durch die korrekte Wiedergabe des typischen Erscheinungsbildes, die sich neben der Formgebung vor allem durch überzeugende Detailarbeit auszeichnet. Nur bei der für elektrische Triebfahrzeuge bedeutsamen Dachausrüstung wurde etwas vereinfacht. Sowohl die Mechanik als auch die Elektrik überzeugen durch Präzision und durchdachte Ausführung. bz 

Messwerte 407

Gewicht (vierteilige Garnitur):	946 g
Haftreifen:	8
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	254 km/h bei Fahrstufe 126
V _{Vorbild} :	320 km/h bei Fahrstufe –
V _{min} :	ca. 0,1 km/h bei Fahrstufe 1
NEM zulässig:	416 km/h bei Fahrstufe –
Auslauf vorwärts/rückwärts	
aus V _{max} :	665 mm
aus V _{Vorbild} :	– mm
Lichtaustritt:	geschaltet
Schwungscheibe	
Anzahl:	2
Durchmesser:	20,6 mm
Länge:	5,0 mm
Zug mit Digitaldecoder, Sound und Licht:	
Art.-Nr. 448071 (Grundpackung) uvP:	€ 649,00
Art.-Nr. 448181 (Erweiterung 1) uvP:	€ 189,00
Art.-Nr. 448281 (Erweiterung 2) uvP:	€ 189,00
Zug mit Analogantrieb:	
Art.-Nr. 448001 (Grundpackung) uvP:	€ 529,00
Art.-Nr. 448101 (Erweiterung 1) uvP:	€ 149,00
Art.-Nr. 448201 (Erweiterung 2) uvP:	€ 149,00

Maßtabelle ICE-Baureihe 407 in H0 von Fleischmann

	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Bugklappen:	200 720	2 307,13	2 307,3 *)
Länge über Kasten Endwagen:	25 735	295,80	295,8
Länge über Kasten Mittelwagen:	24 175	277,87	277,9
Abstand Wagenkästen:	600	6,90	6,9
Achsstände			
Abstand Drehzapfen–Bugklappe:	4 960	57,01	57,0
Drehzapfenabstand:	17 375	199,71	199,7
Drehgestell-Achsstand:	2 500	28,74	28,75
Abstand Drehzapfen–Kastenende:	3 400	39,08	39,1
Höhenmaße über SO			
Dachscheitel Endwagen:	3 862	44,39	43,6
Dachscheitel Dachhaube:	4 170	47,93	47,0
Stromabnehmer SSS 400+ in Senklage:	4 195	48,22	50,5
Breitenmaße			
Breite Wagenkasten:	2 924	33,61	33,9
Schleifstückbreite SSS 4000+:	1 950	22,41	22,0
Schleifstückbreite CX:	1 600	18,39	17,0
Raddurchmesser			
Treib- und Laufräder:	920	10,57	10,6
Radsatzmaße entsprechend NEM 310 (Ausgabe 2009)			
Radsatzinnenmaß:	–	14,4 _{+0,2}	14,4
Spurkranzhöhe Treibrad/Laufrad:	–	0,6 _{+0,6}	1,1
Spurkranzbreite:	–	0,7 _{+0,2}	0,9
Radbreite:	–	2,7 _{+0,2}	2,85

*) Die Gesamtlänge des Modells ist auf die achteilige Garnitur hochgerechnet.