

# Symoba Kurzkupplungen

## Ein kleiner Workshop

Als Trix anfang, mehr direkt für das internationale System zu konstruieren, als für Express, wurde die Kupplungsaufnahme tiefer gelegt. Für Express kam die „Keulenkupplung“ dabei heraus, da der Kopf vor den Puffern her geführt werden mußte. Seitdem gibt es das Bedürfnis, diese zu ersetzen, denn der Fahrzeugabstand wurde dadurch absurd groß. Aber auch an älteren Fahrzeugen macht sich eine Kurzkupplung gut. Am Beispiel der 3-achser-Umbauwagen und der bayerischen Schnellzugwagen möchte ich detailliert den Einbau schildern. Abschließend für diesen Teil zeige ich den VT98. Bei einigen Fahrzeugen muß die Kinematik in das Fahrzeug verlegt werden. Darauf werde ich später in einem zweiten Teil eingehen.



## Die Symoba- Produkte:

Oben sieht man die beiden verschiedenen NEM- Schächte, die angeboten werden.

Der rechte kann in viele Fahrzeuge auch direkt, ohne Kulisse eingeschraubt werden.



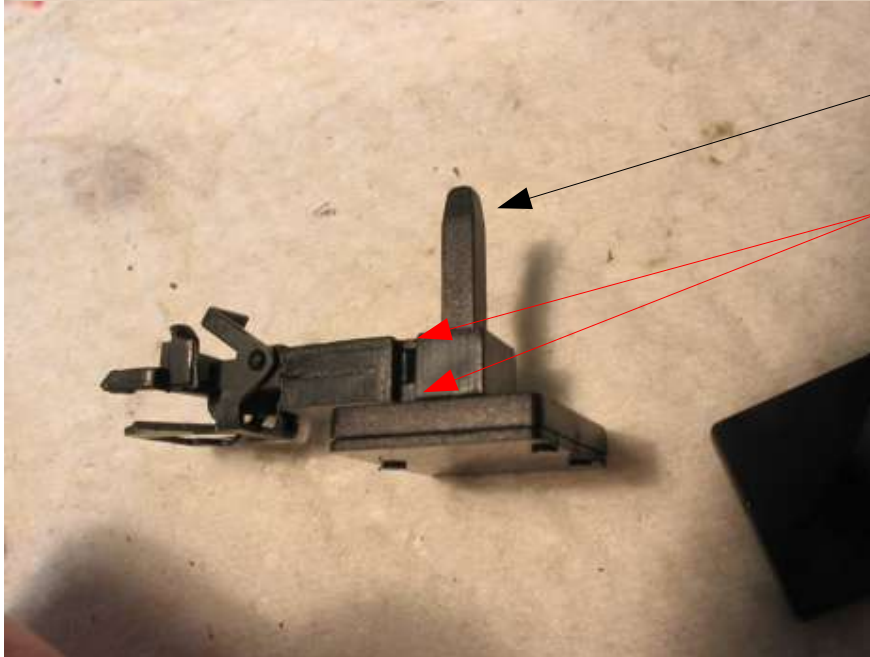
Im mittleren Bild sieht man die drei Grundbauteile:

links ein KK-kopf von Märklin. Natürlich kann jede NEM- Kupplung verwendet werden. Von Symoba gibt es auch eine Nachbildung der Schraubenkupplung als feste Stange.

In der Mitte noch einmal der Standart- NEM- Schacht

rechts die kleinere Kulissenform (l x b = 11 x 12mm). Bei einigen Fahrzeugen reicht diese Kulisse nicht aus, um wirklich Puffer an Puffer zu fahren. Man muß dann etwa 2mm Abstand lassen. Dafür paßt die Kulisse fast überall rein.

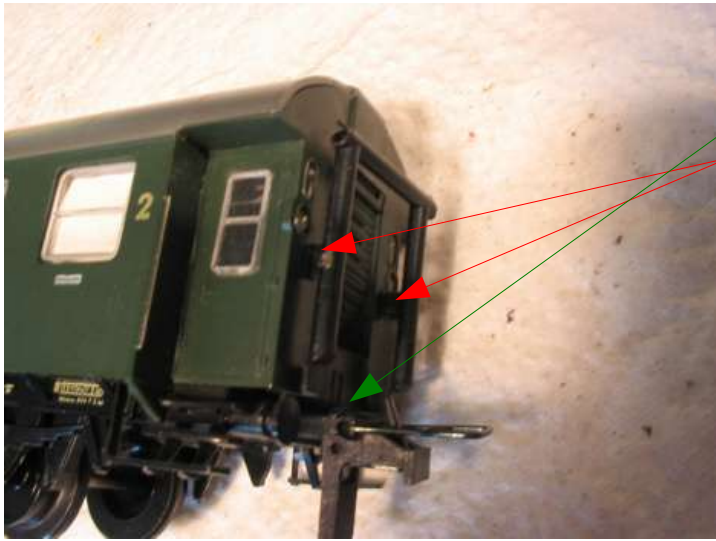
Die größere Kulisse lenkt weiter aus, ist meist aber nur schwer unterzubringen.



Im dritten Bild sind die Teile zusammen gesteckt

Der lange Zapfen ermöglicht eine Unterbringung der Kulisse im Wagen. Dann wird der Zapfen durch den Boden nach außen geführt. Am Schluß der Montage wird der Überschuß abgekniffen.

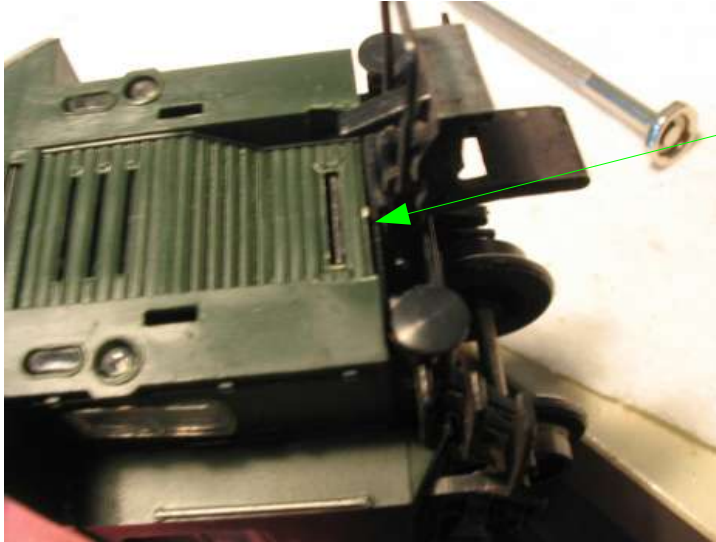
Man beachte, daß die dünnere Schachtwand nach unten weist (vom Fahrzeugboden weg). Dann kann man später bei Bedarf besser mit einer spitzen Pinzette in den Spalt fassen, um den Kopf wieder herauszuziehen.



## Umbauwagen:

Um die alte Kupplung herauszunehmen, muß der Wagen geöffnet werden. Unten unter dem Wulst liegt eine Rastnase des Wagenbodens.

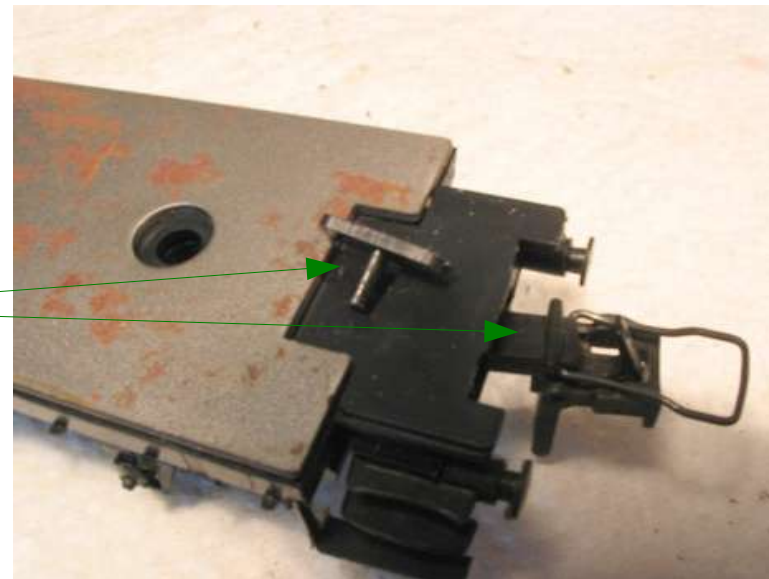
Man sollte aber den Wulst möglichst nicht heraus nehmen, da seine Rastnasen an der Seite gern abbrechen.

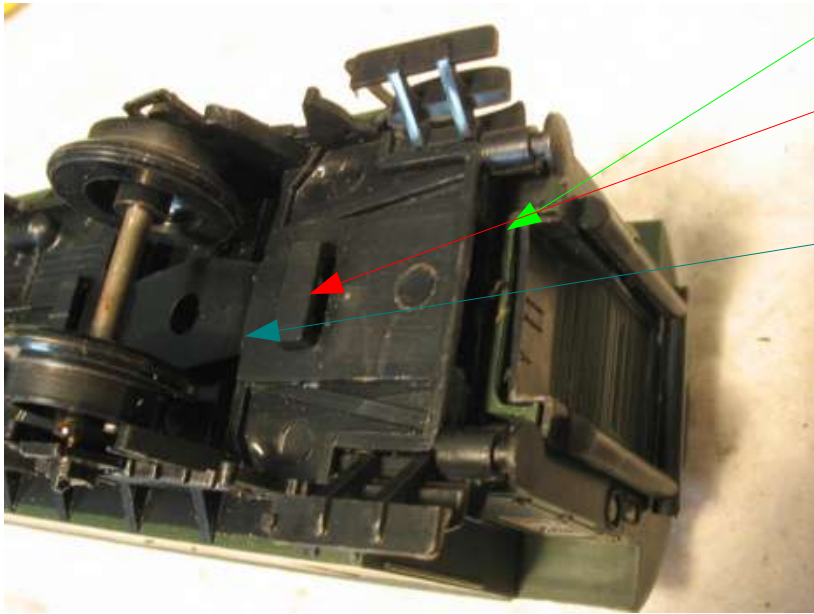


Hier sieht man die Rastnase

Man faßt von unten mit einem Uhrmacherschraubendreher dahinter. Das geht auch, wenn der Wulst noch daran sitzt. Die Kupplung dabei zur Seite drehen.

Sind Gehäuse und Inneneinrichtung abgenommen, kann man den Haltestift und dann die Kupplung heraus nehmen

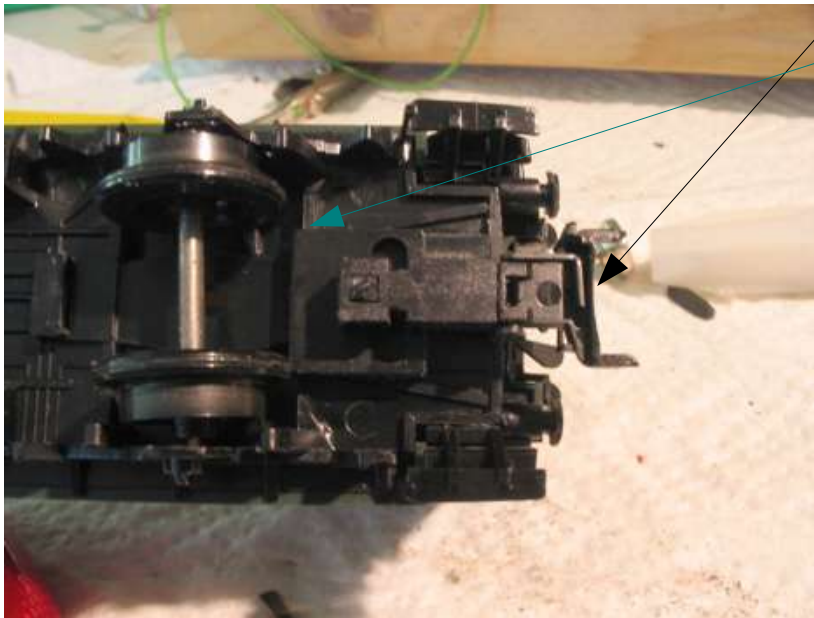




Hier sieht man nocheinmal den Spalt, von dem aus man das Gehäuse öffnet.

Dieser Bügel wird abgeschnitten und die Stelle glatt geschliffen.

Bis zu dieser Kante wird hinterher die KK- Kulissee geklebt



Die Prallplatte der Kupplung liegt auf gleicher Höhe, wie die Wulst, die hintere Kante der Kulissee deckt sich mit der Kante im Boden.  
Die Auflagefläche der Kulissee weist drei kleine Gußnasen auf. Diese werden weggeschmirgelt und dann die Kulissee mit Sekundenkleber befestigt.

So sieht dann das Ergebnis aus. Das läuft auch im Radius 1







## Bayr. Schnellzugwagen (3-Achser)

Hier kann man leider nicht so eng kuppeln, da die Puffer sonst verhaken. Aber der Abstand bei Originalkuppungen ist etwa fünf mal so groß.

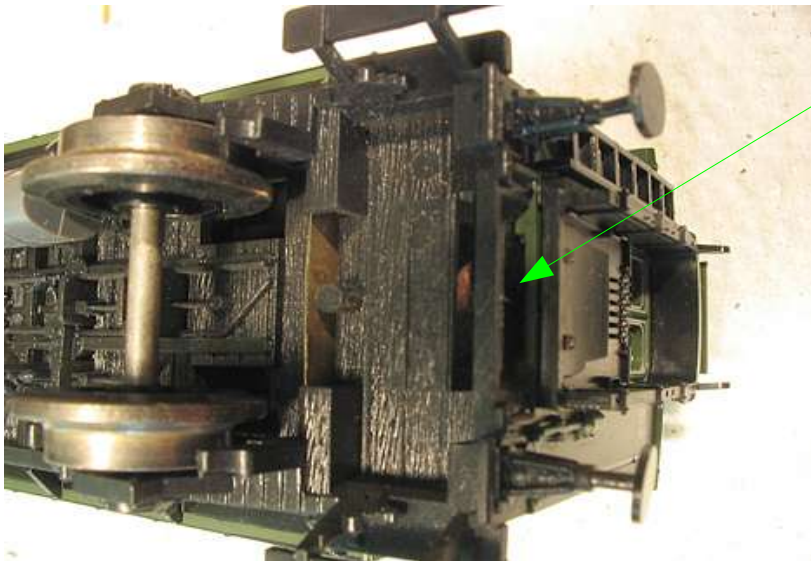
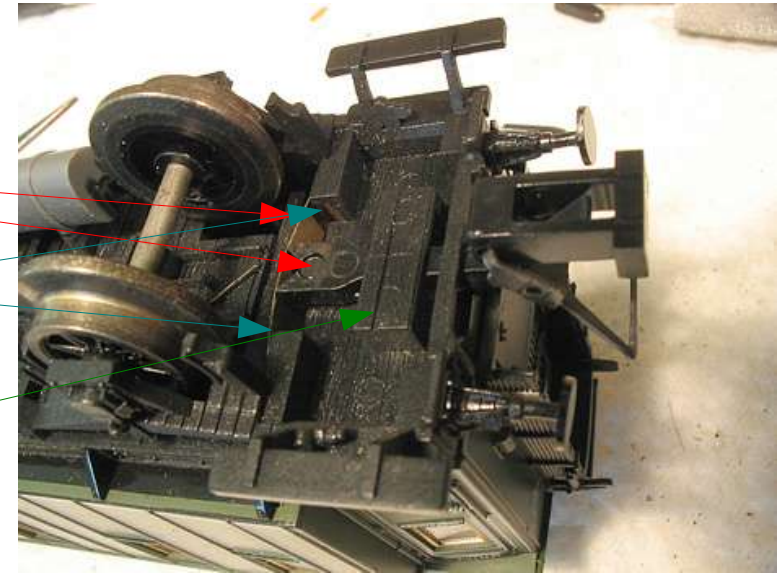
Hier ist die Ausgangslage etwas ungünstiger:

Die Feder kann nur nach oben heraus

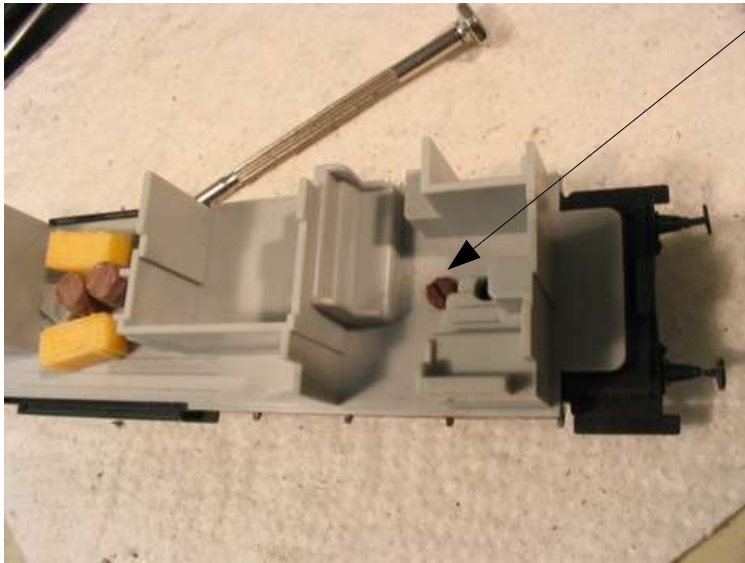
Der Haltezapfen muß weg

Diese Blöcke müssen um 1mm abgeschliffen werden

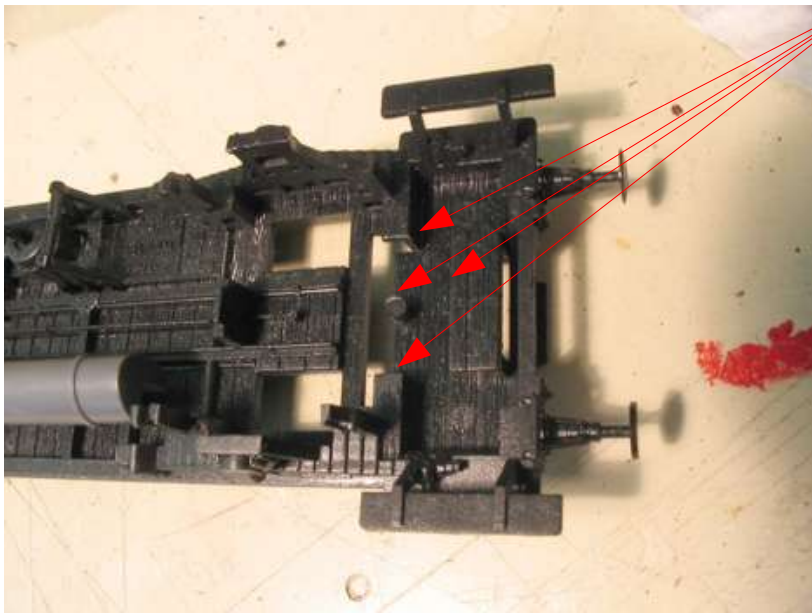
Dieser Bügel wird genau bis zur vorhandenen Rille abgeschliffen



Die Kupplung wird mit einem kurzen Ruck gerade nach vorn heraus gezogen. In diesen Spalt steckt man einen kleinen Schraubendreher, um die Rastnase des Gehäuses zu öffnen, wie beim Umbauwagen.

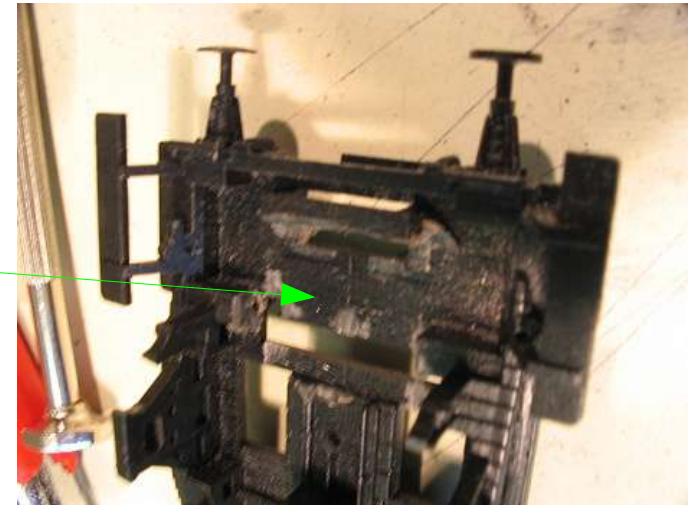


Mit zwei Schrauben ist die Inneneinrichtung gehalten, unter der man dann die Rückstellfedern der Originalkupplungen findet.

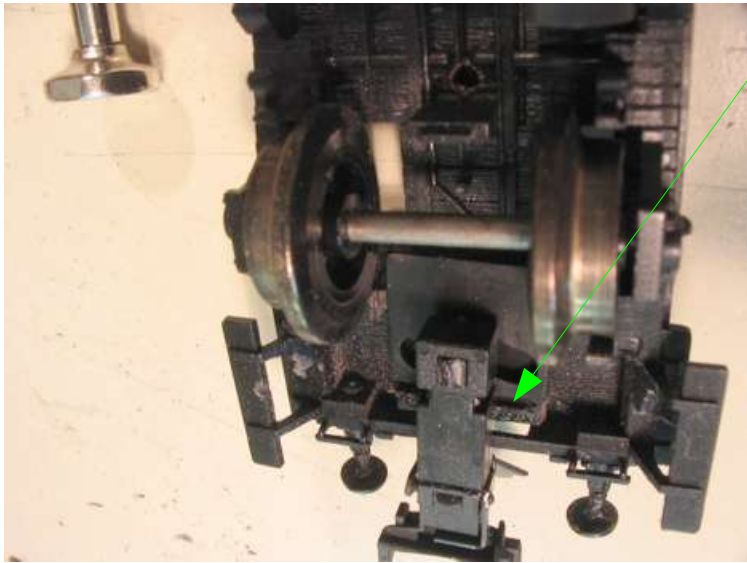


Hier wird, wie oben erwähnt, geschliffen.

So entsteht der Platz für die Kulisse



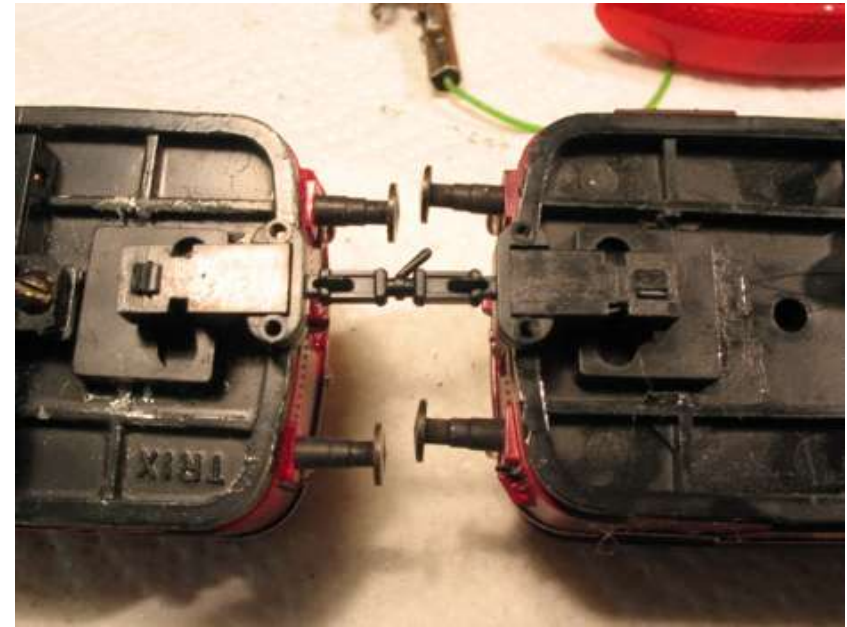




Die Klebefläche der Kulisse wird wieder aufgerauht und bündig an dem Bügel vorn eingeklebt mit Sekundenkleber.



Der Zug der Umbauwagen ist perfekt, aber auch der Oldtimerverband hat gewonnen.



Auch der VT98 läßt sich nicht völlig eng kuppeln, sieht aber erheblich besser aus, als mit dem alten „Donnerbalken“