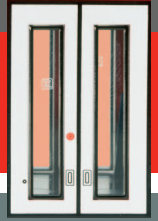


Rot und innovativ:

Der LINT ist da!



Der Alstom LHB Coradia LINT gehört zu einer modernen Familie von Nahverkehrs-Dieseltriebwagen. Die Abkürzung steht für „Leichter Innovativer Nahverkehrstriebwagen“. Fleischmann will mit seinem neuen Modell beweisen, dass das Unternehmen nicht nur Dampfloks hervorragend nachbauen kann.



Fotos: Peter Wagner



Der LINT wurde von der Firma Linke-Hofmann-Busch (LHB) entworfen und wird nach Übernahme von LHB durch Alstom innerhalb der ALSTOM Coradia-Familie vertrieben. Der LINT 41 besteht aus zwei Wagenhälften, die sich in der Zugmitte auf ein Jakobsdrehgestell stützen. Bis zu drei Einheiten sind über automatische Mittelpufferkupplungen zu einem Zug kuppelbar. Die Fahrzeuge haben vier Außentüren, ein WC pro Triebwagen und einen Traglastbereich. Bei einigen Verkehrsunternehmen befinden sich im Türbereich auch Fahrkartenautomaten. Im Hochflur-

teil zwischen Triebdrehgestell und Einstiegsbereich beider Wagen sind unterflur die je 315 kW leistenden Motoren eingebaut und treiben jeweils die Achsen des End-Drehgestells über Kardanwellen und Achsgetriebe an. Die Zahl „41“ im Namen bezieht sich auf die Länge des Zuges (41,890 m beim LINT 41). Der zweiteilige LINT 41 wird bei der Deutschen Bahn AG als Baureihe 648 geführt.

Den LINT gibt es auch einteilig; dann firmiert er unter der Baureihen-Bezeichnung 640. Auch eine dreiteilige Variante ist im Gespräch, für die sich

DB Regio interessiert. Fleischmann wählte als Vorbild den zweiteiligen LINT 41 mit niedrigem Einstiegsbereich; gleichzeitig wird eine optisch sehr ansprechende Syntus-„H“-Variante (Niederlande) produziert.

Technik

Noch ungekuppelt befinden sich die beiden Fahrzeughälften in der Styropor-Verpackung. Zunächst sollten die Wagenteile auf eine ebene Fläche gestellt werden. Dann verbindet man die Stiffliste im Faltenbalg des Motorwagens mit der Buchsenleiste des motorlosen Steuerwagens. Diesen muss man dazu leicht anheben



und über den abgeschrägten Teil des Faltenbalgs am Motorwagen schieben. Den zusammengekuppelten Triebwagen nun auf die Seite legen. Im mittleren Drehgestell wird dann eine Schlitzschraube im Uhrzeigersinn um 90° gedreht, um die Kupplung zu verriegeln. Keine Angst: Das Ganze hört sich komplizierter an, als es tatsächlich zu bewerkstelligen ist! Angetrieben wird der Fleischmann-LINT unauffällig von einem kompakten Motor (mit Schwungmasse) aus dem hauseigenen N-Programm auf vier Räder. Die geringen Abmessungen lassen ihn in einer Bodenwanne des Rahmens vollständig „verschwinden“. Zwei diagonal aufgezogene Haftreifen sorgen für eine ausreichende Traktionsleistung.

Das Gehäuse wird durch Lösen von zwei Schrauben am Wagenboden einfach abgenommen. Die achtpolige Steckchnittstelle (NEM 652) befindet sich oben auf der „aufgeräumten“ Leiterplatte. Die Betriebsanleitung empfiehlt eine Stelle der Inneneinrichtung zum Aufkleben der hauseigenen Decoder (DCC: 6878; TWIN: 6848). Das funktioniert völlig problemlos!

Vorbereitet ist der Triebwagen für die firmeneigene Digitalsteuerung „TRAIN-NAVIGATION“: An einem vorgesehenen Platz am Fahrzeugboden des motorlosen Zugteils kann der Sender befestigt werden. Dessen Litzen können durch Öffnungen im Wagenboden und Kabelführungen gefädelt und dann an der Leiterplatte angelötet werden.

Zeitgemäß besteht die komplette Beleuchtung aus wartungsfreien LEDs. Das Spitzen-

licht wechselt mit der Fahrtrichtung von Rot auf Weiß. Serienmäßig sind ebenfalls die Innenbeleuchtung sowie die beleuchteten Zugzielanzeiger in den Führerständen sowie an den Seitenscheiben.

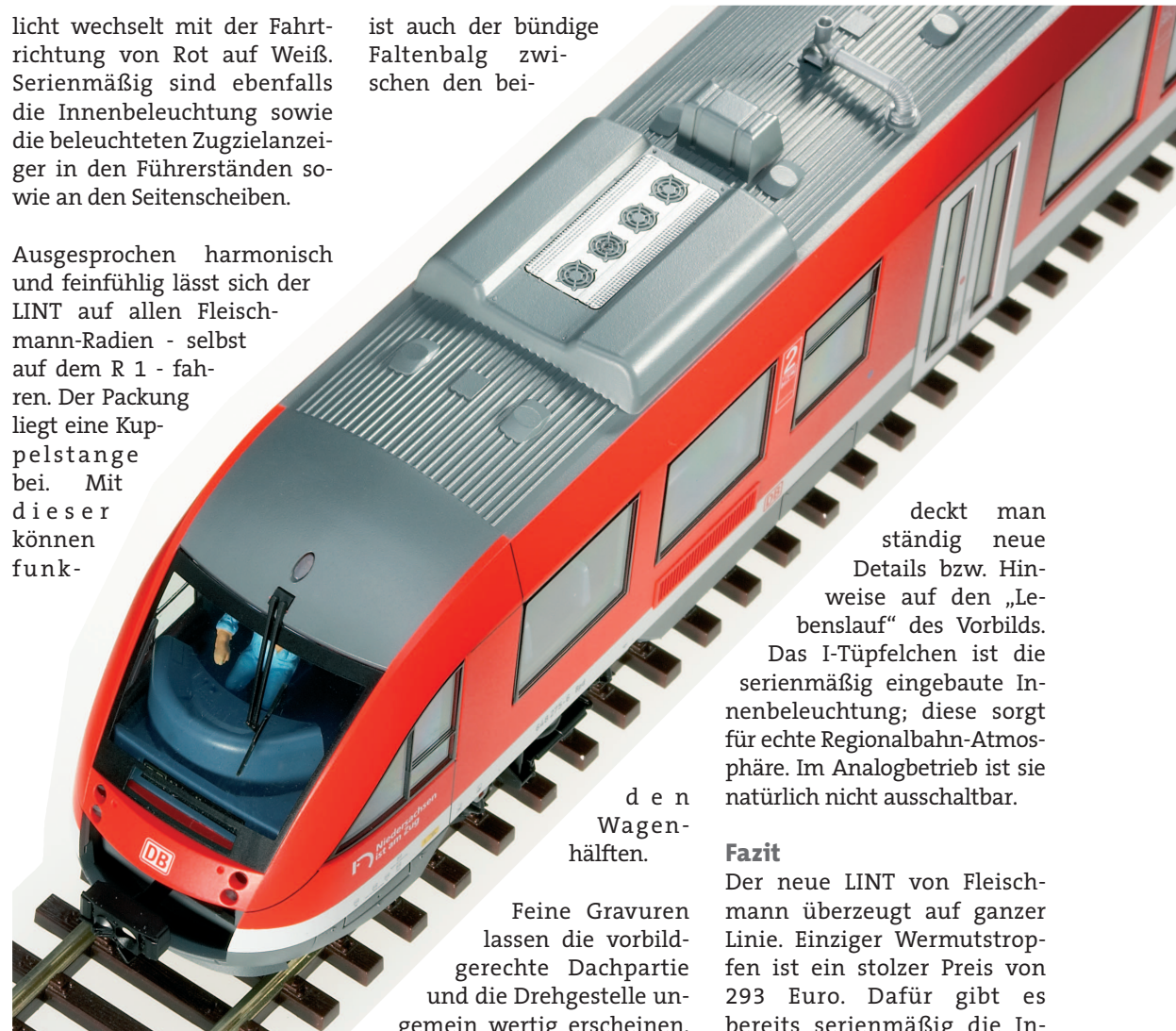
Ausgesprochen harmonisch und feinfühlig lässt sich der LINT auf allen Fleischmann-Radien - selbst auf dem R 1 - fahren. Der Packung liegt eine Kuppelstange bei. Mit dieser können funktion-

tionssicher zwei Triebwagen als Mehrfachtraktion gekuppelt werden.

Optik

Auch die Optik des neuen LINT kann überzeugen. Das Modell ist trennscharf und flächendeckend samtig lackiert. Die Inneneinrichtung - auch die des Führerstandes (eine Kabine mit Lokführerfigur) - ist komplett nachgebildet. Richtig genießen kann man den Einblick, da die abgetönten, exakt bündig eingesetzten Scheiben dennoch einen Blick in das Innenleben zulassen. Hervorzuheben

ist auch der bündige Faltenbalg zwischen den bei-



den
Wagen-
hälften.

Feine Gravuren lassen die vorbildgerechte Dachpartie und die Drehgestelle un-
gemein wertig erscheinen. Überzeugen können die nachgebildeten Scheibenwischer an den Führerhausscheiben. Die Bedruckung ist tadellos: Bei näherem Studium ent-

deckt man ständig neue Details bzw. Hinweise auf den „Lebenslauf“ des Vorbilds. Das I-Tüpfelchen ist die serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung; diese sorgt für echte Regionalbahn-Atmosphäre. Im Analogbetrieb ist sie natürlich nicht ausschaltbar.

Fazit

Der neue LINT von Fleischmann überzeugt auf ganzer Linie. Einziger Wermutstropfen ist ein stolzer Preis von 293 Euro. Dafür gibt es bereits serienmäßig die Innenbeleuchtung mit vier beleuchteten Zugzielanzeigern und eine Mehrfach-Traktionsfähigkeit.

Horst Wild

