

## Pendelautomatik

Wie der Name schon sagt, ermöglicht eine Pendelautomatik ein automatisches Pendeln. Nämlich das eines Zuges zwischen zwei Endpunkten, auf elektronischem Wege. Ursprünglich wurden Pendelautomatiken im Schaukasten des Spielwarenhandels eingesetzt, ein LGB-Zug konnte so auch auf kleiner Fläche in Bewegung gezeigt werden. Demzufolge war früher die Pendelautomatik von Lehmann nicht im Katalog und der Kundenpreisliste aufgeführt, konnte nur vom Händler über sein Bestellformular geordert werden (Bestell-Nr. 0090). Doch nachdem bei den LGB-Bahnen die Gleise nicht nur in mehr oder weniger großen Kreisen verliefen, immer größere Anlagen entstanden, und, neben der Hauptbahn, auch noch mit einer Rangierstrecke im Güterbahnhof, einer Feldbahn-Strecke oder einer Straßenbahn-Anbindung, oder auch mit einem Pendelzug zwischen zwei Bahnhöfen für zusätzliche Bewegung gesorgt werden sollte, da wurden diese Pendelautomatiken auch bei den Bahnbauern immer beliebter. Als Folge daraus wanderte dieser Artikel dann auch in's reguläre LGB-Programm, (Bestell-Nr.80090). In 1999 erfuhr die Pendelautomatik eine technische »Aufrüstung« insoweit, als eine Anfah- und Bremsverzögerung eingebaut wurde. Dadurch läuft der Zug langsam aus, und beschleunigt dann

auch wieder genauso sacht, - wie es beim großen Vorbild ja auch der Fall ist. Die LGB-Pendelautomatik besteht aus einem elektronischen Baustein, der in einen Prielbock eingebaut ist, zwei Gleisstücken von 82 mm Länge (wie 10080), wobei jeweils eine Schiene unterbrochen und mit einer Diode zu überbrücken ist, sowie den erforderlichen Anschlußkabeln. Mittels des eingebauten Drehpotentiometers kann die Aufenthaltsdauer des Zuges an den Streckenenden stufenlos von 2 Sekunden bis 8 Minuten eingestellt werden. Hierbei gibt es zwei Wahlstufen, nämlich 2 Sekunden bis 1,5 Minuten (so ist werkseitig eingestellt), oder 1 bis 8 Minuten. Zwei verschiedene Betriebsarten stehen bei der neuen Pendelautomatik zur Verfügung. Die Betriebsart 1 ist die neue, nämlich mit langsamer Beschleunigung und Abbremsung. Die Betriebsart 2 beinhaltet ein abruptes Halten (also wie bisher), jedoch eine langsame Beschleunigung. Gedacht ist dies für spezielle Anwendungen, und dafür, daß eine ältere Pendelautomatik ersetzt werden soll.

Der Einbau der Pendelautomatik von LGB ist auch für den technisch Ungeübten kein Problem, da eine genaue Erläuterung nebst Anschlußplan beiliegt. Im Handel kostet die Automatik ca. DM 220,-. Eine weitere Möglichkeit, einen Pendelverkehr zu installie-

ren, ergibt sich aus dem Einsatz eines Lok-Pendel-Steuerungs-Moduls der Firma »Champex-Linden« (Bestell-Nr. CL60001, DM 138,-). Der Unterschied zu der Pendelautomatik liegt darin, daß eine bestimmte Lokomotive für einen Pendelbetrieb zum Einsatz kommt, und zwar nicht auf einer gesonderten, sondern auf einer ganz normalen Strecke, da dann aber zwischen zwei im Gleis eingelegten Magneten. Zum Lieferumfang gehört eine Platine, ein Reedkontakt, zwei Magnete und ein Kabelbaum mit Stecker. Am einfachsten ist der Einbau in eine LGB-Lokomotive mit »D«-Getriebe, wenn also bereits vier Anschlußstifte vorhanden sind. Eine genaue und ausführliche Anleitung ist beigelegt. Möglich ist übrigens auch, daß man mittels eines zusätzlichen Kabelbaumes mehrere Lokomotiven entsprechend vorbereitet, die Platine dann jeweils im Führerhaus anschließt. Interessant ist auch, daß man über einen Schalter auf der Platine verschiedene Programme einstellen kann. So ist neben dem genannten Pendelbetrieb auch ein Halt ohne Fahrtrichtungsumschaltung möglich. Die Lok ist auf der Strecke, bremst an einer mit Gleismagnet versehenen Stelle (Bahnhof oder Haltepunkt) bis zum Stillstand ab, bleibt dort für die eingestellte Zeit stehen und beschleunigt anschließend wieder.

© Copyright 2000 by Spur II Nachrichten - mit freundlicher Genehmigung