

Important : Pour des aiguillages N sans ballast, voir les informations fournies avec l'article respectif !

AIGUILLAGES HO ET N

RACCORDEMENT ELECTRIQUE

Les aiguillages à commande manuelle peuvent être modifiés en aiguillages électromagnétiques en incorporant tout simplement une commande électromagnétique (voir le catalogue actuel). Les aiguillages électriques peut être commandée à l'aide des commutateurs de contrôle différents FLEISCHMANN. Les commandes d'aiguillages sont dotées d'une rupture de courant en fin de course qui les protège de toute surcharge.

RACCORDEMENT A POSTE DE COMMANDE 6920/6925

Raccorder le câble noir des moteurs d'aiguillages avec la borne de connexion noir du transformateur, ainsi que la borne latérale du poste de commande 6920 avec la borne blanche du transformateur. Les câbles brun foncé, du moteur d'aiguillage, doivent être raccordés avec les câbles de brun foncé et clair du poste de commande (Fig. 1).

Dans le cas de l'aiguillage triple (à deux commandes électromagnétiques), le premier commande d'aiguillage 640000 est raccordé sur le côté A1, le second commande d'aiguillage 640000 sur le côté A2 du poste de commande 6925 (Fig. 2).

Remarque : En cas de "grincement" de l'aiguillage triple, lorsqu'on appuie sur un bouton du pupitre de commande 6925, cela signifie que les câbles ont été permutés. Raccorder le moteur d'après les instructions énoncées plus haut.

RACCORDEMENT A COMMANDE D'AIGUILLAGE 6900/6906/6908

Raccorder le câble noir des moteurs d'aiguillages avec la borne de connexion noir du transformateur, et le câble blanc de l'interrupteur d'aiguillage (aiguillage normal 6900, double traversée jonction 6906), avec la borne blanche de connexion du transformateur. Les câbles brun foncé, du moteur d'aiguillage, doivent être raccordés avec les câbles de brun foncé et clair, sortant de l'interrupteur d'aiguillage (Fig. 3).

Dans le cas de l'aiguillage triple (à deux commandes électromagnétiques), le premier commande d'aiguillage 640000 est raccordé sur le côté gauche, le second commande d'aiguillage 640000 sur le côté droit du poste de commande 6908 (Fig. 4).

Remarque : En cas de "grincement" de l'aiguillage triple, lorsqu'on actionne le levier de réglage de l'interrupteur correspondant 6908, cela signifie que les câbles ont été permutés. Raccorder le moteur d'après les instructions énoncées plus haut.

MULTI-COMMANDE

La Fig. 5 détaille le raccordement à un module récepteur 10775 de la Multi-Commande. Effectuez les liaisons des fils des moteurs d'aiguillage conformément à la Fig. 5. Le module recepteur permet de raccorder jusqu' à 8 aiguillages (4 aiguillages triples).

Ne pas fixer les aiguillages au moyen de clous ou de vis pour éviter des ennuis de fonctionnement. Si l'on relie plusieurs aiguillages électromagnétiques et accessoires d'éclairage à un seul transfo, nous conseillons vu la consommations plus importante de courant l'emploi du transfo 670601.

GEOMETRIE DES AIGUILLAGES PROFI (HO)

La section rectiligne d'un aiguillage simple (6170/71), d'un aiguillage triple (6157) et d'une double traversée jonction (6164/65) a une longueur de 200 mm (= rail 6101) (Fig. 7). La section courbe de ces aiguillages correspond

au rail 6138, qui sert également de contre-courbe. Le rail en diagonale de la double traversée jonction a une longueur de 210 mm, ce qui correspond à deux rails 6102. Equidistance entre les voies : 63,5 mm.

GEOMETRIE DES AIGUILLAGES N

La section rectiligne d'un aiguillage simple (9170/71), d'un aiguillage triple (9157) et d'une double traversée jonction (9184/85) a une longueur de 111mm (= rail 9101) (Fig. 8). La section courbe de ces aiguillages correspond au rail 9136, qui sert également de contre-courbe. Le rail en diagonale de la double traversée jonction a une longueur de 115 mm, ce qui correspond à deux rails 9102. Equidistance entre les voies : 33,6 mm.

AIGUILLAGES PROGRAMMABLES

A la livraison, tous les aiguillages sont conducteurs autrement dit toutes les rails conduisent du courant.

Le simple fait de retirer les petits ponts métalliques transforme les aiguillages en aiguillages "programmables". Oter les ponts métalliques à l'aide d'une pincette. Le courant de traction ne passera donc plus que dans le sens dans lequel est orienté l'aiguillage.

Attention : Les aiguillages grande vitesse ne peuvent pas être traversés à contresens.

AIGUILLAGE DE FONCTION – DOUBLE TRAVERSEE JONCTION

Les 2 branches qui se croisent sont électriquement distinctes l'une de l'autre. Une des voies peut donc être alimentée par un transfo tandis que l'autre dépend d'un second transfo (Fig. 12). Le sectionnement du courant se fait dans le croisement même. Lorsque les voies se trouvent en courbe et que, par conséquent, le train passe d'une circuit électrique vers une autre, il faut veiller à ce que le sens de marche et la vitesse des 2 transfos soient égaux (Fig. 13).

Lorsque 2 double traversée jonctions ou davantage sont installées à la suit l'une de l'autre, les flèches imprimées sur les dernières traverses doivent toujours se trouver dans le même sens ainsi que l'indiquent le figure 14. Entre le premier aiguillage et les double traversée jonctions suivantes il ne faut pas d'éclisses isolantes. Ce n'est que si on passe dans un autre circuit d'alimentation que les rails du dernier aiguillage doivent être pourvus d'éclisses isolantes (**HO PROFI 6433, N 9403**) du coté marqué de la flèche. Il se présente également une solution très intéressante lorsque la dernière double traversée jonction conduit vers des voies de garage non alimentées par un transfo séparé. Dans ce cas on ne doit pas incorporer des éclisses isolantes et on effectue toutes les manœvres au moyen du même transfo par lequel la locomotive est entrée dans la gare de triage (Fig. 15).

EMBOITEMENT DES COMMANDES ELECTROMAGNETIQUES D'AIGUILLAGES POUR MONTAGE EN SURFACE OU ENCASTRE.

Le moteur d'aiguillage peut être incorporé dans la table. Il suffit de le retourner, de retirer le petit levier de l'aiguillage, de le tourner de 180° et de le remettre en place (Fig. 16).

Belangrijk: Voor N spoor artikelen zonder ballast, zie de informatie die wordt geleverd met de respectieve artike!

N-WISSELS

ELEKTRISCHE AANSLUITING

Handwissels kunnen ten allen tijden, door deze te voorzien van een elektromagnetische aandrijving, worden omgebouwd naar een elektrische wissel (raadpleeg hiervoor de actuele catalogus). De elektrische wissels kunnen met behulp van verschillende FLEISCHMANN schake-

laars op afstand worden bediend. De wisselaandrijvingen hebben eindschakeling en zijn hierdoor tegen overbelasting beveiligd.

AANSLUITUNG MET WISSEL-SCHAKELAAR 6920/6925

De zwarte draad van de wisselaandrijving met de zwarte klem van de trafo verboden en de zijkle van de schakelaar 6920 met de witte klem van den trafo verbonden. De donkerbruine draaden van de wisselaandrijving moeten met de lichtbruine en de donkerbruine klemmen van schakelaar verbonden worden (Fig. 1)

Bij de drierwegwissel (**2 elektro aandrijvingen**) wordt de eerste aandrijving 640000 aan zijde A1 en de tweede aandrijving 640000 aan zijde A2 van de schakelaar 6925 aangesloten (Fig. 2).

Let op: "Snort" de drierwegwissel bij het indrukken van een van de knoppen op schakelaar, dan zijn de draden op de schakelaar verkeerd om aangesloten.

AANSLUITUNG MET WISSEL-SCHAKELAAR 6900/6906/6908

De zwarte draad van de wisselaandrijving met de zwarte klem van de trafo verbinden en de witte draad van schakelaar (normaal wissel 6900, kruiswissel 6906) met de witte klem van den trafo verbinden. De donkerbruine draad van de wisselaandrijving moeten met de lichtbruine en de donkerbruine draaden van schakelaar verbonden worden (Fig. 3)

Bij de drierwegwissel (**2 elektro aandrijvingen**) wordt de eerste aandrijving 640000 aan linker zijde en de tweede aandrijving 640000 aan de rechter zijde van de schakelaar 6908 aangesloten (Fig. 4).

Let op: "Snort" de drierwegwissel bij het omzetten van de schakelhefboom van schakellaar, dan zijn de draden verkeerd om met de schakelaar verbonden.

AANSLUITEN OP EEN DIGITALE ONTVANGER MODULE 10775

Sluit de aandrijfkabel met de ontvangstmodule. Het kan worden gecontroleerd met een ontvangstmodule tot 8 normale wissels of 4 drierweg wissels (Fig. 5).

Om storingen te voorkomen gebruik geen nagels of vijzen om de wissels op de grondplaat te bevestigen. Indien er meerdere elektromagnetische wissels en verlichtingsaccessoires op een trafo worden aangesloten, adviseren wij u, in verband met het hoge stroomverbruik, deze op de trafo 670601 aan te sluiten.

GEOMETRIE HO-PROFI-RAIL-WISSELS

De rechte rail van de standaard wissel (6170/71), de drierweg- (6157) en de Engelse wissel (6164/65) hebben een lengte van 200 mm (= rail 6101) (Fig. 7). De afbuigende rail in deze wissel komt overeen met de rail 6138, die ook als tegenboog wordt gebruikt. De diagonale rail van de Engelse wissel heeft een lengte van 210 mm. Dit komt overeen met twe rails 6102.

De parallelafstand van de rails bedraagt 63,5 mm.

GEOMETRIE N WISSELS

De rechte rail van de standaard wissel (9170/71), de drierweg- (9157) en de Engelse wissel (9184/85) hebben een lengte van 111 mm (= rail 9101) (Fig. 8). De afbuigende rail in deze wissel komt overeen met de rail 9136, die ook als tegenboog wordt gebruikt. De diagonale rail van de Engelse wissel heeft een lengte van 115 mm. Dit komt overeen met twee rails 9102.

De parallelafstand van de rails bedraagt 33,6 mm.

FUNKTIEWISSELS

Alle wissel worden als zogenaamde doorrijwissels geleverd, dit houdt in dat alle railaansluitingen stroom voeren.

Door de U-vormige draadbruggen te verwijderen veranderen de wissels in elektrisch "denkende" wissels. Met behulp van een pincet deze draadbruggen verwijderen. De rijstroom vloeit dan nog uitsluitend in

de richting waarin de wissel is geschakeld.

Let op: De hoge snelheidwissels kunnen niet opgereden worden.

FUNKTIEWISSEL – KRUISWISSEL

De beide zich kruisende rails zijn nu elektrisch van elkaar gescheiden. Er kan nu een tweede stroomkring doorkruist worden, zonder dat deze elkaars polariteit beïnvloeden (Fig. 12). De stroomkringonderbreking wordt in de engelse wissel geschakeld. Bij afgebogen rijrichting, dus als men van de ene naar de andere stroomkring rijdt, moeten de beide trafo's in dezelfde richting geschakeld staan (Fig. 13).

Bij het monteren van meerdere engelse wissels achter elkaar moet men er op letten dat de pijlen, die op de laatste bielsen zijn aangebracht, in dezelfde richting wijzen, zoals in Fig. 14 staat afgebeeld. Tussen de eerste wissel en de engelse wissel mogen geen geïsoleerde raillassen gemontereerd worden. Alleen als men na de laatste engelse wissel een andere stroomkring wil binnenrijden, moeten deze door geïsoleerde raillassen (**PROFI 6433, N 9403**) elektrisch gescheiden worden.

Een zeer interessante rijmogelijkheid ontstaat ook, als men na de laatste engelse wissel een doodspoor of een rangerestation binnenrijdt zonder afzonderlijke stroomtoevoer. Men moet in dit geval geen geïsoleerde raillassen monteren. Alleen dan kan men met dezelfde snelheidsregelaar rangeren via de stroomkring, waarmee de trein het rangerestation is binnengereden (Fig. 15).

HET MONTEREN VAN WISSELAANDRIJVINGEN VOOR NORMALE OF VERDEKTE OPSTELLING.

De aandrijving kan men ondervoers in de modelbaan bouwen. Hiertoe dient men de aandrijving om de draaien, de schakelpal uit de wissel te trekken en 180° gedraaid weer te monteren (Fig. 16).

Importante: Per gli articoli binari N senza zavorra, vedere le informazioni che viene fornito con il rispettivo articolo!

SCAMBI HO E N

Gli scambi manuali può essere trasformati in scambi elettrici in qualunque momento inserendo il comando elettromagnetico (vedi catalogo attuale). Gli scambi elettrici può essere controllato con l'aiuto di vari posti di comando FLEISCHMANN. I comandi degli scambi sono predisposti per l'interruzione di corrente di fine percorso, e quindi protetti da sovraccarico.

ALLACCIAMENTO AL POSTO DI COMANDO PER SCAMBI 6920/6925

Collegare i cavi neri dei comandi degli scambi con il morsetto nero al trasformatore nonché il morsetto laterale del posto di comando 6920 con il morsetto bianco al trasformatore. Il cavo bruno scuro del comando dello scambio deve essere collegato con i morsetti contrassegnati dello colore bruno chiaro ed bruno scuro del posto di comando 6920 (Fig. 1).

Per gli scambi tripli (**a due comandi elettromagnetici**) il primo meccanismo elettrico 640000 è collegato al lato A1, mentre il secondo meccanismo elettromagnetico 640000 è collegato al lato A2 del posto di comando 6925 (Fig. 2). **Attenzione: "Rugghiando" lo scambio, azionandosi il pulsante del quadro di comando a lettura 6925, i cavi al quadro di comando lettura sono stati scambiati.** Collegare i comandi secondo le istruzioni di cui sopra.

ALLACCIAMENTO ALL'INTERRUPTORE DELLO SCAMBIO 6900/6906/6908 Collegare il cavo nero dei comandi degli scambi con il morsetto nero al trasformatore nonché il cavo bianco dell'interruttore dello scambio (scambi normali 6900, scambi intersezione doppio 6906) con il morsetto bianco al trasformatore. Il cavo bruno scuro del comando dello scambio deve essere collegato con il

cavo bruno chiaro e quello bruno scuro che escono dall'interruttore dello scambio (Fig. 3).

Per gli scambi tripli (**a due comandi elettromagnetici**) il primo meccanismo elettrico 640000 è collegato al lato sinistro, mentre il secondo meccanismo elettromagnetico 640000 è collegato al lato destro del posto di comando 6908 (Fig. 4).

Attenzione: "Rugghiando" lo scambio azionandosi la leva di manovra dell'interruttore dello scambio 6908, i cavi all'interruttore dello scambio sono stati scambiati. Allacciare il comando secondo le istruzioni di cui sopra.

SISTEMA DI COMANDO digitale

La Fig. 5 illustra collegamento al modulo di ricezione 10775 del sistema di comando digital per più locomotive. Collegare i cavi del comando scambi come illustrato nella Fig. 5. Mediante il modulo di ricezione digital è possibile comandare fino a 8 scambi. (4 scambi tripli).

Per un perfetto funzionamento degli scambi e incroci si raccomanda di non fissarli con chiodi o viti. Importante: nel caso che ad un trasformatore vengano collegati più scambi elettromagnetici o articoli elettrici e d'illuminazione, è consigliabile, a causa di un maggior consumo di corrente, il collegamento al trasformatore 670601.

GEOMETRIA DEGLI SCAMBI PROFI HO

La sezione rettilinea degli scambi normali (6170-6171), degli scambi tripli (6157) e dei doppi incroci inglesi (6164-6165) ha una lunghezza di 200 mm (= binario 6101) (Fig. 7). La sezione curva di questi scambi corrisponde ad un binario 6138 che serve da controcurva. Il binario in diagonale del doppio incrocio inglese misura 210 mm e corrisponde a due binari 6102. La distanza parallela tra i binari misura 63,5 mm.

GEOMETRIA DEGLI SCAMBI N

La sezione rettilinea di uno scambio normale (9170-9171), d'uno scambio triplo (9157) e di un doppio incrocio inglese (9184-9185) ha una lunghezza di 111 mm (= binario 9101) (Fig. 8). La sezione curva di questi scambi corrisponde a un binario 9136 che serve da controcurva. Il binario in diagonale del doppio incrocio inglese misura 115 mm e corrisponde a due binari 9102. La distanza parallela tra i binari misura 33,6 mm.

SCAMBI "PENSANTI"

Al momento della spedizione tutti gli scambi sono conduttori di corrente, cioè tutti gli spezzioni di binario sono conduttori di elettricità.

Rimuovendo i cavallotti tutti gli scambi diventano "scambi pensanti". Rimuovere i cavallotti utilizzando una pinzetta. Ora la corrente passerà solo nella direzione in cui lo scambio è orientato.

Nota: Gli scambi a grande velocità non possono essere direzionati in senso contrario.

SCAMBIO FUNZIONALE – SCAMBIO-INTERSEZIONE DOPPIO

I due binari intersecantisi sono ora separati fra di loro elettricamente. Può crociarsi un secondo circuito elettrico senza badare alla sua polarità. (Fig. 12).

La separazione del circuito elettrico viene collegata nello scambio-intersezione doppio. In caso di marcia ad arco, cioè passaggio da un circuito elettrico nell'altro, ambidue i regolatori di marcia devono mostrare nella stessa direzione (Fig. 13). Durante l'incorporazione dello scambio-intersezione doppio deve farsi attenzione che le frecce applicate alle due traversine mostrino nella stessa direzione illustrato sulla Fig. 14.

Fra il primo scambio e fra gli scambi-intersezione doppi non possono installarsi delle connessioni di binario isolanti. Solo qualora dopo l'ultimo scambio-intersezione rispettivamente si entrasse in un circuito elettrico sparato lo stesso dovrà essere separato elettricamente mediante una connessione di rotaia isolante (**PROFI 6433, N 9403**).

Una possibilità di marcia molto interessante risulta anche qualora si entrasse tramite l'ultimo scambio-intersezione doppio in un fascio di deposito oppure una stazione di smostamento senza alimentazione di corrente separata. In questo caso non devono montarsi dei connettori di rotaia isolanti e può quindi smistarsi con il regolatore di marcia, dal cui circuito elettrico il treno è entrato nella stazione di smistamento. (Fig. 15).

SCAMBI ELETTROMAGNETICIS PER IL MONTAGGIO IN SUPERFICIE O AD INCASSO

Il meccanismo può essere installato ad incasso nell'impianto se si capovolge la parte superiore verso il basso. La levetta di manovra va svilata e rimessa al proprio posto dopo averla girata di 180° (Fig. 16).

BETRIEBSANLEITUNG

Operating instructions • Instructions des service • Handleiding • Vejledning • Istruzioni per la manutenzione

PROFI-Gleis-Weichen		N Gleis mit Schotterbett-Weichen		N Gleis ohne Schotterbett-Weichen	
Normalweiche	6170/71	Normalweiche	9170/71	Normalweiche 24°	22249/51/53/55
Bogenweiche	6174/75	Bogenweiche	9174/75	Normalweiche 15°	22261/63/65/67
Dreiwegweiche	6157	Dreiwegweiche	9157	Unterflurweiche	22301/22303
Doppelte Kreuzungsweiche	6164/65	Doppelte Kreuzungsweiche	9184/85	Bogenweiche	22273/75
Elektroantrieb	640000	Elektroantrieb	640000	Dreiwegweiche Kreuzungsweiche	22246
				Elektroantrieb	22218/19

Elektrischer Anschluss	
Handweichen können durch einfaches Anstecken der Elektroantriebe zu Elektroweichen nachgerüstet werden (siehe hierzu den aktuellen Katalog). Die Elektroweichen können mit Hilfe verschiedener FLEISCHMANN-Stellpulte fernbedient werden. Die Weichenantriebe besitzen Endabschaltung. Sie sind dadurch vor Überlastung geschützt.	
Konventioneller Anschluss an das Pultstellwerk	
Schwarzes Kabel des Weichenantriebes mit schwarzer Anschlussklemme am Trafo sowie die seitliche Klemme des Stellpultes mit der weißen Anschlussklemme am Trafo verbinden. Die dunkelbraunen Kabel des Weichenantriebes werden an die hell- und dunkelbraun gekennzeichneten Klemmen des Stellpultes angeschlossen (Fig. 1). Bei der Dreiwegweiche (2 Elektroantriebe) wird der erste Antrieb 640000 an der Seite A1, der zweite Antrieb 640000 an der Seite A2 des Stellpultes angeschlossen (Fig. 2). „Schnarrt“ die Dreiwegweiche beim Betätigen des Schalters, so sind die Kabel vertauscht!	
Normal-/Bogen-/Doppelte Kreuzungsweiche: Dreiwegweiche:	Stellpult 6920 Stellpult 6925
Konventioneller Anschluss an das Gleisbildstellwerk	
Schwarzes Kabel des Weichenantriebes mit schwarzer Anschlussklemme am Trafo sowie das weiße Kabel des Weichenschalters mit der weißen Anschlussklemme am Trafo verbinden. Die dunkelbraunen Kabel des Weichenantriebes werden mit den hellbraunen und dunkelbraunen Kabeln am Weichenschalter verbunden (Fig. 3). Bei der Dreiwegweiche (2 Elektroantriebe) wird der erste Antrieb 640000 an die linke Seite, der zweite Antrieb 640000 an die rechte Seite des Schalters angeschlossen (Fig. 4). „Schnarrt“ die Dreiwegweiche beim Betätigen des Schalters, so sind die Kabel vertauscht!	
Normal-/Bogenweiche: Doppelte Kreuzungsweiche: Dreiwegweiche:	Schalter 6900 Schalter 6906 Schalter 6908
Anschluss an einen digitalen Empfängerbaustein	
Die Kabel des Antriebs an den Empfängerbaustein anschließen. Es können bis zu 8 Normal-, Bogen-, Doppelte Kreuzungsweichen bzw. 4 Dreiwegweichen mit einem Empfängerbaustein gesteuert werden (Fig. 5). Normal-/Bogen-/Doppelte Kreuzungsweiche / Dreiwegweiche:	Empfängerbaustein 10775
Weichen nicht mit Nägeln oder Schrauben am Untergrund befestigen, da es sonst zu Funktionsstörungen kommen kann. Werden mehrere elektromagnetische Weichen und Beleuchtungsartikel an einen Trafo angeschlossen, empfehlen wir wegen des höheren Stromverbrauchs den Anschluss an den Trafo 670601.	

FLEISCHMANN

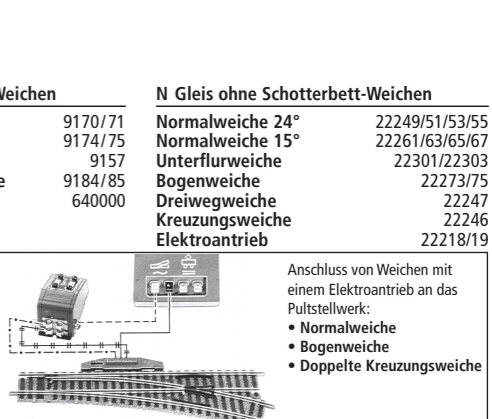


Fig. 1

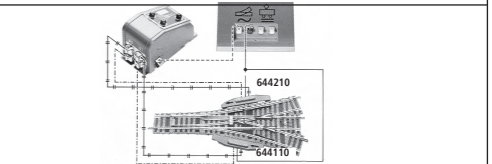


Fig. 2 PROFI-N-Gleis

Anschluss der Dreiwegweiche mit zwei Elektroantrieben an das Pultstellwerk.

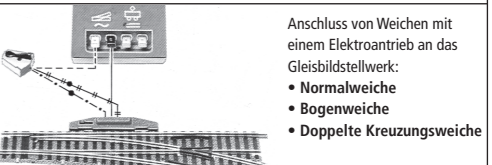


Fig. 3

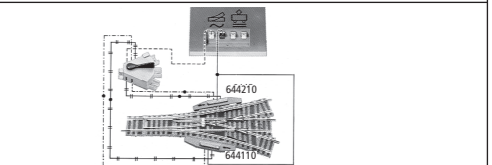


Fig. 4 PROFI-N-Gleis

Anschluss der Dreiwegweiche mit zwei Elektroantrieben an das Gleisbildstellwerk.

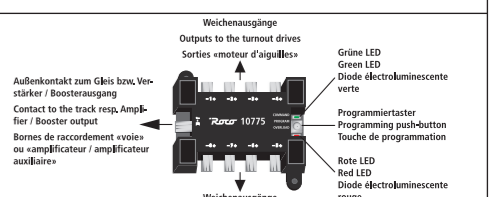


Fig. 5



FLEISCHMANN

Modell Eisenbahn GmbH
Plainbachstraße 4
A - 5101 Bergheim

Tel.: 00800 5762 6000 AT/D/CH
(kostenlos / free of charge / gratuit)

International: +43 820 200 668
(zum Ortstarif aus dem Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 € pro Minute inkl. MwSt. / local tariff for landline, mobile phone max. 0,42€/min. incl. VAT / prix d'une communication locale depuis du téléphone fixe, téléphone mobile maximum 0,42 € par minute TTC)



14 V ~

10/2019

www.fleischmann.de

21/6070-0103

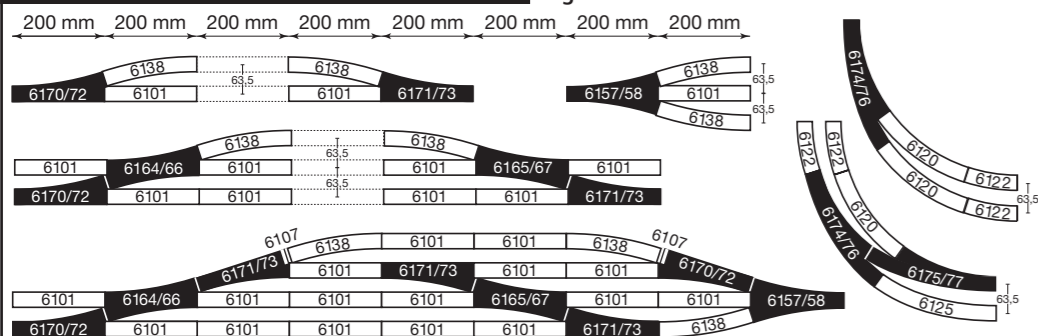
Geometrie N-Gleis ohne Schotterbett Weichen

Fig. 6

Hinweis: Informationen über N Gleis-Weichen ohne Schotterbett liegen dem jeweiligen Artikel bei!

Geometrie H0-PROFI-Gleis-Weichen

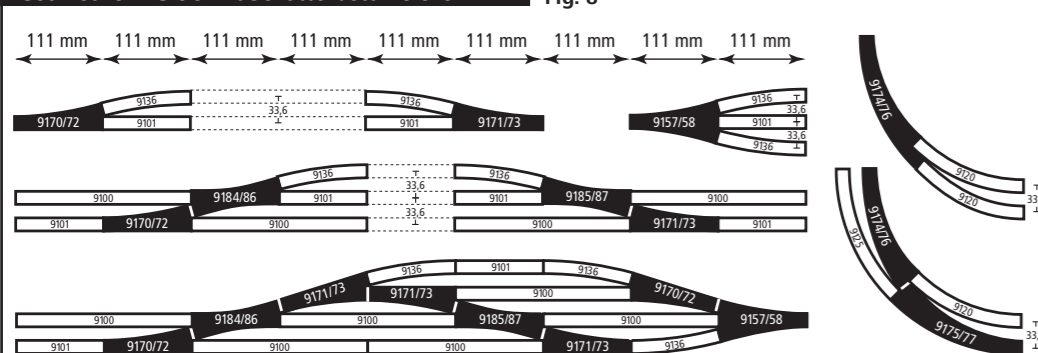
Fig. 7



Das gerade Gleis der Normalweiche (6170/71), der Dreiweg- (6157) und der doppelten Kreuzungsweiche (6164/65) hat eine Länge von 200 mm (= Gleis 6101). Das abweigende Gleis dieser Weichen entspricht dem Gleis 6138, das auch als Gegenbogen dient. Das Diagonalgleis der doppelten Kreuzungsweiche hat eine Länge von 210 mm. Das entspricht zwei Gleisen 6102. Der Parallelgleisabstand beträgt 63,5 mm.

Geometrie N-Gleis mit Schotterbett Weichen

Fig. 8



Das gerade Gleis der Normalweiche (9170/71), der Dreiweg- (9157) und der doppelten Kreuzungsweiche (9184/85) hat eine Länge von 111 mm (= Gleis 9101). Das abweigende Gleis dieser Weichen entspricht dem Gleis 9136, das auch als Gegenbogen dient. Das Diagonalgleis der doppelten Kreuzungsweiche hat eine Länge von 115 mm. Das entspricht zwei Gleisen 9102. Der Parallelgleisabstand beträgt 33,6 mm.

„Denkende“ Weichen

(Nur für H0-PROFI-Gleis und N-Gleis mit Schotterbett)

Durch das Entfernen der Drahtbrücken werden aus den Weichen elektrisch „denkende“ Weichen. Mit einer Pinzette die Drahtbrücken entfernen.

Der Fahrstrom fließt dann nur noch in die Richtung, in die die Weiche gestellt ist.

Im Lieferzustand sind alle Weichen Durchfahrweichen, d. h. alle Gleisabgänge führen Strom.

Normalweiche – elektrisch denkend
PROFI-Weiche 6170/6171
N-Weiche 9170/9171

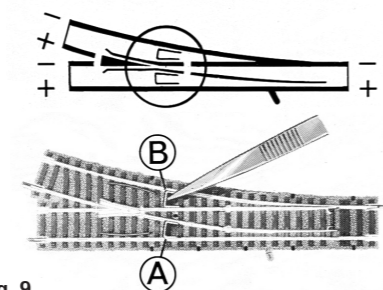
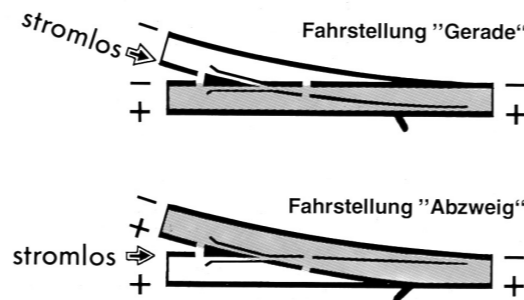


Fig. 9



Bogenweiche – elektrisch denkend
PROFI-Weiche 6174/6175
N-Weiche 9174/9175

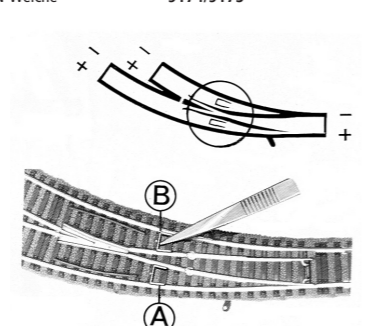
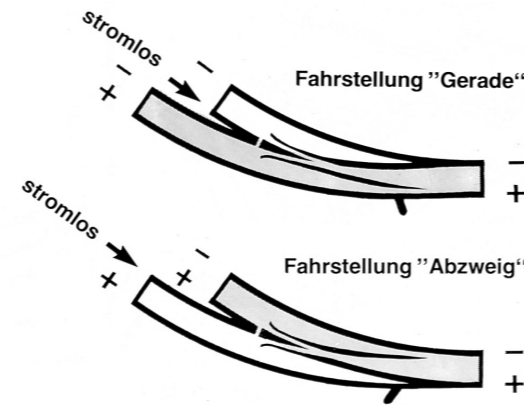


Fig. 10



Dreiwegweiche – elektrisch denkend
PROFI-Weiche 6157
N-Weiche 9157

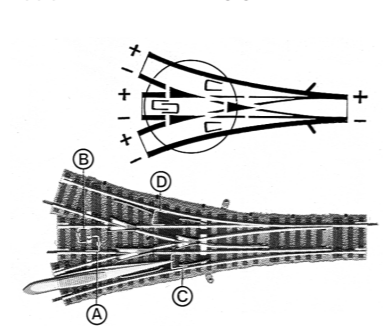
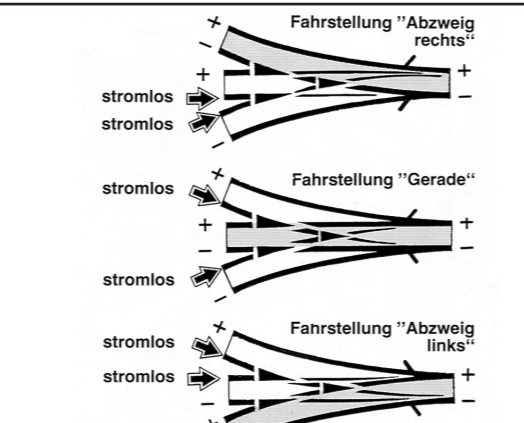
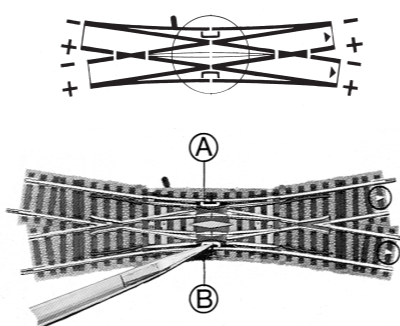


Fig. 11



Doppelte Kreuzungsweiche – elektrisch denkend
PROFI-Weiche 6164/6165
N-Weiche 9184/9185



Beim Einbau ist darauf zu achten, dass die auf den beiden letzten Schwellen angebrachten Pfeile in die gleiche Richtung weisen, wie in Fig. 14 und 15 dargestellt.

Zwischen der ersten Weiche und zwischen doppelten Kreuzungsweichen dürfen keine Isolierschienenverbinder eingebaut werden. Nur wenn nach der jeweils letzten doppelten Kreuzungsweiche in einen separaten Stromkreis (Trafo 4) eingefahren wird, muss dieser durch Isolierschienenverbinder (PROFI 6433, N 9403) elektrisch getrennt sein.

Eine interessante Fahrmöglichkeit ergibt sich auch, wenn man über die letzte doppelte Kreuzungsweiche in eine Abstellgruppe oder einen Rangierbahnhof ohne separate Stromspeisung einfährt. Man darf in diesem Fall keine Isolierschienenverbinder einbauen und kann dann mit dem Fahrregler rangieren, aus dessen Stromkreis der Zug in den Rangierbahnhof eingefahren ist.

Anstecken von Weichenantrieben für Normal- und Unterflurbetrieb

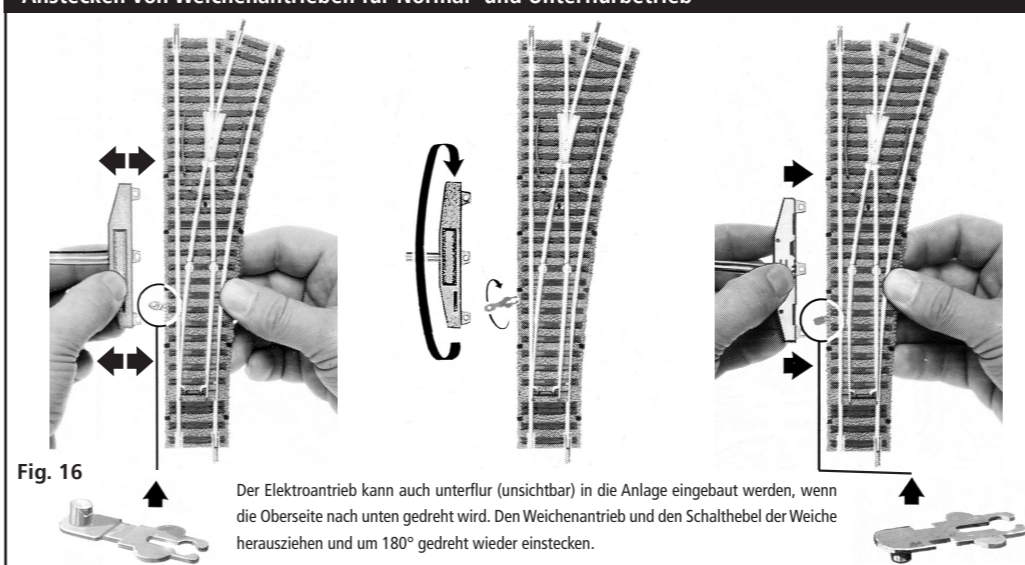


Fig. 12

Der Elektroantrieb kann auch unterflur (unsichtbar) in die Anlage eingebaut werden, wenn die Oberseite nach unten gedreht wird. Den Weichenantrieb und den Schalthebel der Weiche herausziehen und um 180° gedreht wieder einstecken.

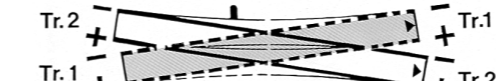


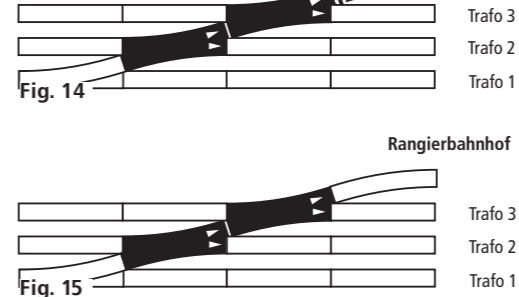
Fig. 13

Nach dem Entfernen der Drahtbrücken sind die beiden sich kreuzenden Gleise elektrisch voneinander getrennt. Es kann ein zweiter Stromkreis überquert werden, ohne auf dessen Polarität achten zu müssen.

Fig. 14

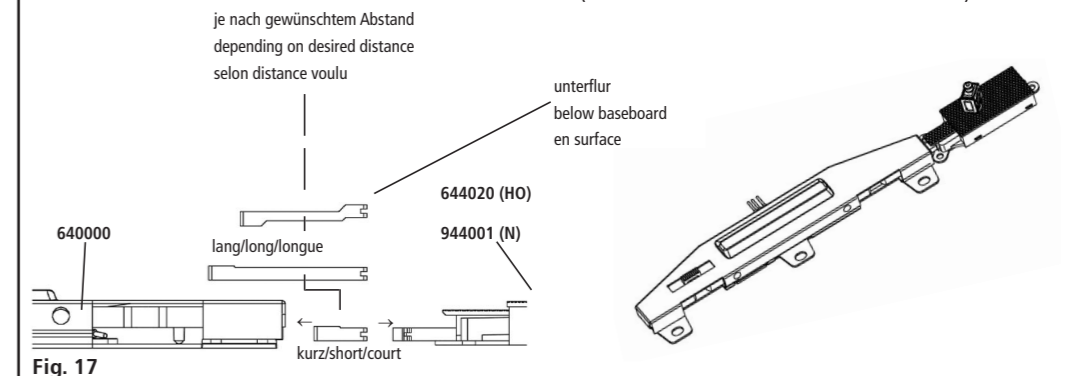
Die Stromkreistrennung wird in der Weiche geschaltet. Bei Bogenfahrt, also Übergang von einem Stromkreis zum anderen, müssen beide Fahrregler in gleicher Richtung stehen.

Fig. 15



Ansteckbares Weichensignal

(Nur für H0-PROFI-Gleis und N-Gleis mit Schotterbett)



Important: For N track articles without ballast, see the information that comes with the respective article!

H0- AND N-SWITCHES

ELECTROMAGNETIC OPERATION

Manual points can be converted to electric points at any time, by simply clipping in the point motors (see the current catalogue). The electric points can be operated with the aid of various FLEISCHMANN control switches. The point motors have end-off switching, and are thereby protected from overload.

CONNECTIONS FOR THE CONTROL-BOX 6920/6925

Connect the black lead of the points drive to the black terminal of the transformer and the terminal on the side of the control-box 6920 to the white terminal of the transformer. The dark-brown leads of the points drive should be connected to the dark-brown and light brown coloured terminals of the control-box (Fig. 1).

For three-way points (2 point motors), the first motor 640000 is clipped onto side A1, whilst the second motor 640000 is clipped onto side A2 of the push button control-box 6925 (Fig. 2). If the three-way points "buzz" when the button of the control-box is operated, then the connections have been crossed.

CONNECTIONS FOR THE POINTS SWITCH 6900/6906/6908

Connect the black lead of the points drive to the black terminal of the transformer and the white lead of the points switch (standard point 6900, double slips 6906) to the white terminal of the transformer. The dark-brown leads of the points drive should be connected to the dark-brown and light brown leads which emerge from the points switch (Fig. 3).

For three-way points (2 point motors), the first motor 640000 is clipped onto the left hand side, whilst the second motor 640000 is clipped onto the right hand side of the switch 6908 (Fig. 4). If the three-way points "buzz" when the control lever of the points switch is operated, then the connections have been crossed.

CONNECTIONS FOR THE RECEIVER MODULE 10775

Connect the leads of the point drive to the receiver module. Up to 8 points (4 three-way points) can be controlled via one receiver-module. Please do not fix the points with screws or pins as they may not operate efficiently. If several electrically operated points as well as illuminated items are connected onto one transformer, then we recommend that because of their high current consumption they should be connected onto a transformer No. 670601.

GEOMETRY OF H0 PROFITRACK POINTS

The straight track of the standard point (6170/71), the three-

way point (6157) and the double slips (6164/65) has a length of 200 mm (= track 6101) (Fig. 7). The branch off tracks of these points corresponds to track 6138, which also serves as the opposite curve. The diagonal track of the double slips has a length of 210 mm. This corresponds to two tracks 6102. The parallel distance between tracks measures 63.5 mm.

GEOMETRY OF N-TRACK POINTS

The straight track of the standard point (9170/71), the three-way point (9157) and the double slips (9184/85) has a length of 111 mm (= track 9101) (Fig. 8). The branch off tracks of these points corresponds to track 6136, which also serves as the opposite curve. The diagonal track of the double slips has a length of 115 mm. This corresponds to two tracks 9102. The parallel distance between tracks measures 33.6 mm.

STOP SWITCH

As delivered all points are through points, in other words - all tracks stubs conduct electricity. By simply removing the wire bridging clips, all points become "thinking points". Remove the wire clips using tweezers. The current will then only flow in the direction in which the point is set (Fig. 9, 10, 11).

DOUBLE SLIP POINT – STOP SWITCH

Both the crossing tracks are now electrically isolated from each other. It can cross over another electrical track circuit without affecting the circuit. The electrical switching is achieved inside the double slip (Fig. 12). On the curved route, when crossing from one electrical circuit to another, simply set the control knobs of both controllers to the same speed and direction (Fig. 13).

When connecting in the double slip, make sure that the arrows marked on the last sleepers lie in the same direction as shown in Fig. 14 and 15.

Between the first point and the connecting double slip there is no need for isolating rail joiners. Only if the last double slip leads into a separate electrical circuit, need the isolating joiners (PROFI 6433, N 9403) be used to ensure electrical isolation.

This allows a very interesting operation to take place if the last double slip leads into a siding or goods yard, not in a separate electrical circuit. In this instance, there is no need for the isolating joiners, and the train can be moved in that siding, using whichever controller was used to drive it in (Fig. 15).

CLIPPING ON POINT MOTORS FOR ABOVE AND BELOW BASEBOARD OPERATION

The motor can be mounted below the surface by simply turning it upside down. Pull out the point lever, turn it 180° over, and replace it (Fig. 16).