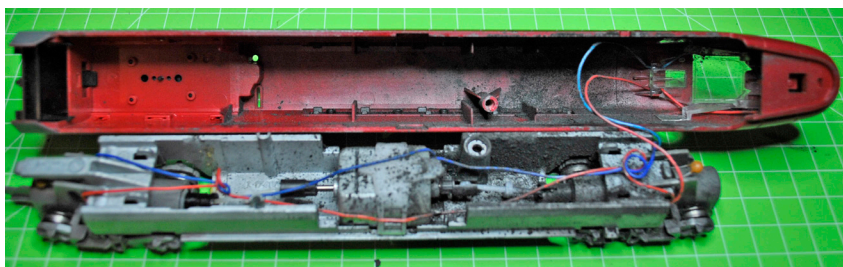


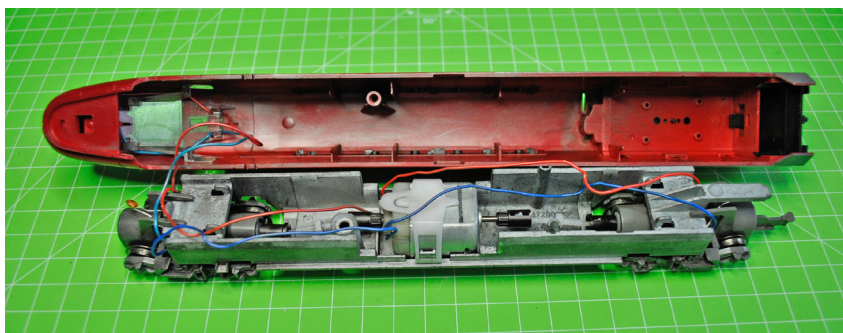
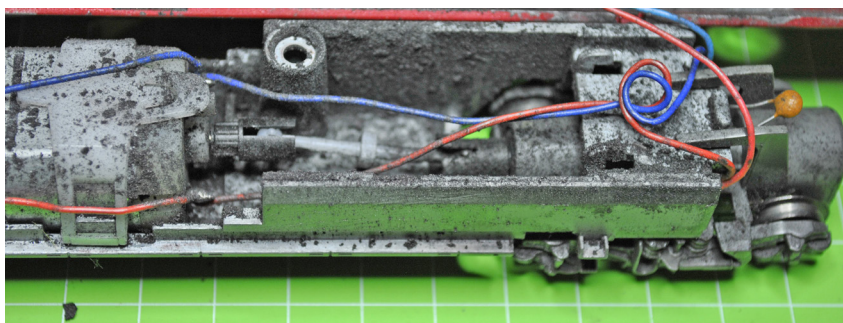
Mehano Thalys

Zum Thalys von Mehano habe ich im Netz keinen Umbaubericht gefunden. So war Eigenbau gefragt.

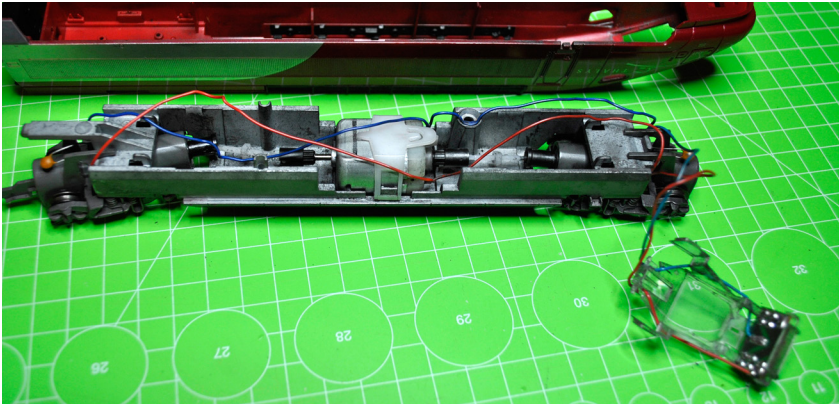
Das Gehäuse des Motor-Triebkopfes wird von nur einer Schraube gehalten, zweite Befestigung ist eine Rastnase. Das Gehäuse vorn etwas nach unten abheben und in Fahrtrichtung abziehen.



Das gesamte Innenleben des Motorwagens war stark verschmutzt.



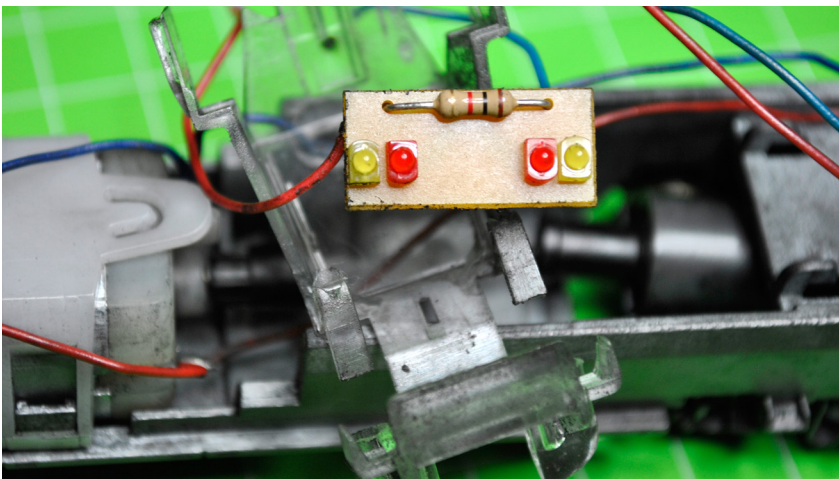
Nach der Reinigung sah die Maschine schon besser aus.



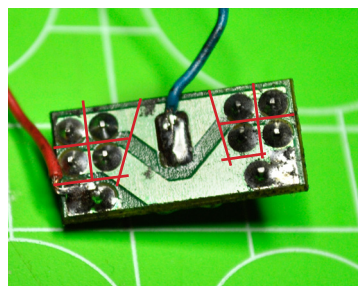
Frontfenstereinsatz mit integrierter Lichtplatine herausnehmen, dazu die kleinen Seitenfenster nach innen drücken und Einsatz nach hinten herschieben.



Vorsicht, der Kunststoff bricht leicht. Platine gaaanz sachte aus der Klemmung befreien und nach hinten herausziehen (jetzt weiß ich das auch!).



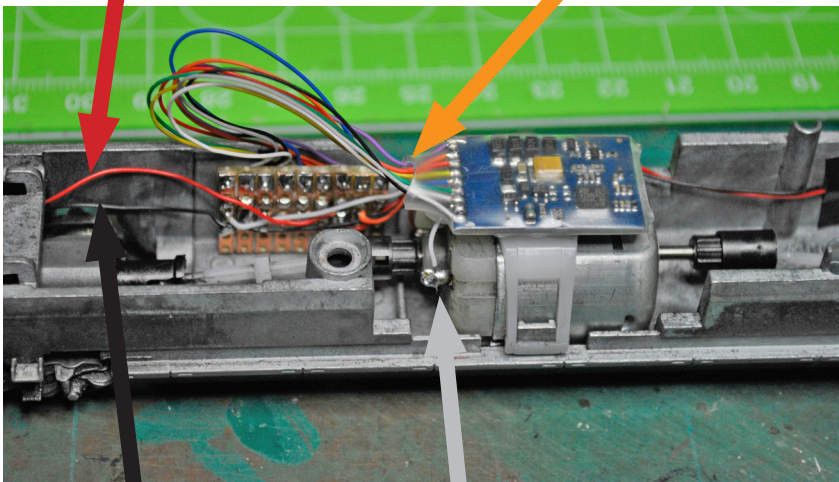
Die Frontlichtplatine ist mit je zwei roten und gelben LEDs bestückt, die gelben habe ich gegen warmweiße ausgetauscht. Zusätzlich sollte noch das werksseitig nicht vorgesehene Stirnlicht angebracht werden. Die roten LEDs haben einen Widerstand von 100 Ohm, die warmweißen von 6,4 kOhm vorgeschaltet.



Die Platinenkontakte der LEDs müssen alle voneinander getrennt werden (rote Linien), weil rotes und weißes Licht separat geschaltet werden sollen.

Rot an
Radschleifer
rechts

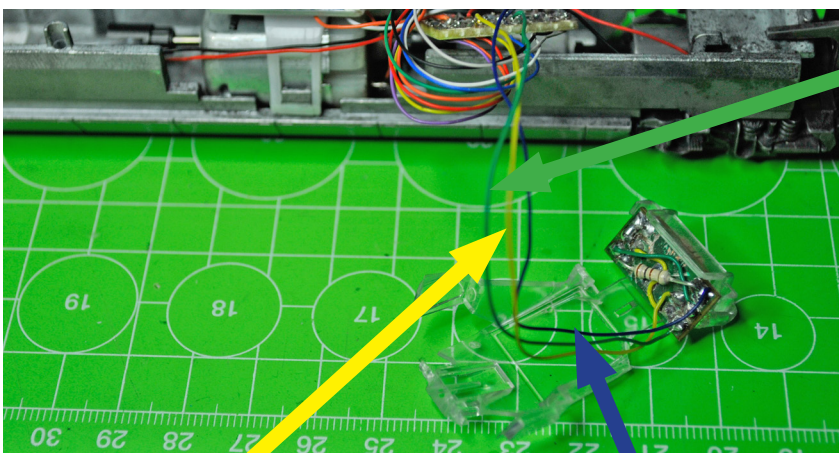
Orange an
Motor rechts



Schwarz an
Radschleifer
links

Grau an
Motor links

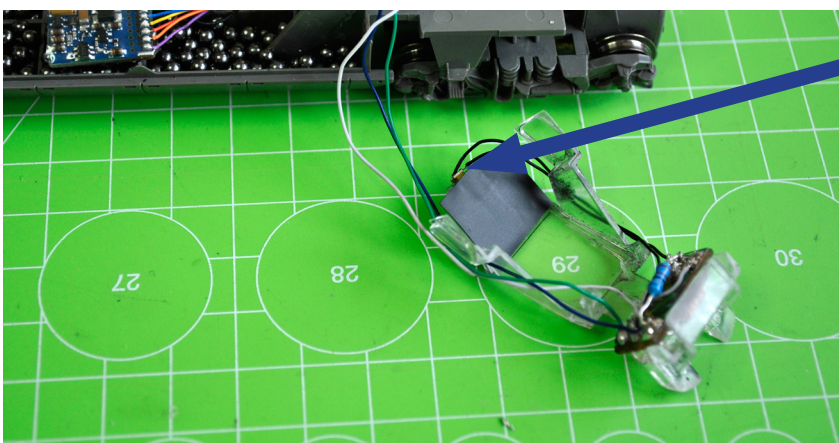
Der mit der Grundeinstellung beim Anfahren ruckelig laufende Motor kann über die CV 54 mit dem Wert 5 etwas gezähmt werden.



Grün an Frontlampen, die im Motorwagen separat mit F1 geschaltet werden, im zweiten Endwagen über den FX-Decoder mit F2 (mit violetterm Kabel).

Gelb bzw. weiß vom
Decoder an rote LEDs,
die mit F0 bedient werden

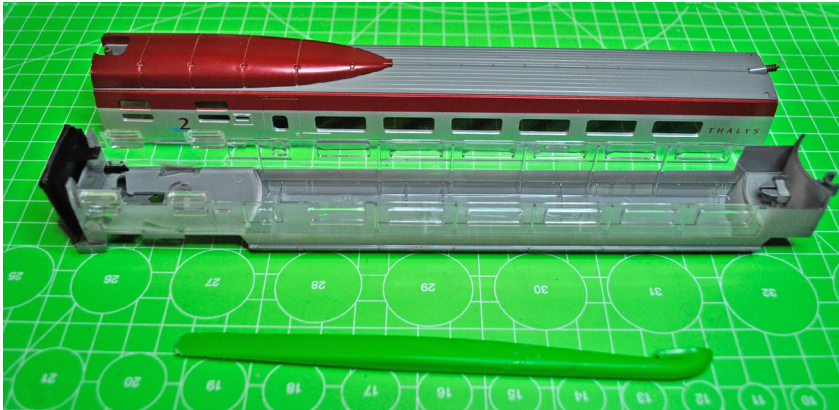
Blau vom Decoder
ist Pluspol für alle
LEDs



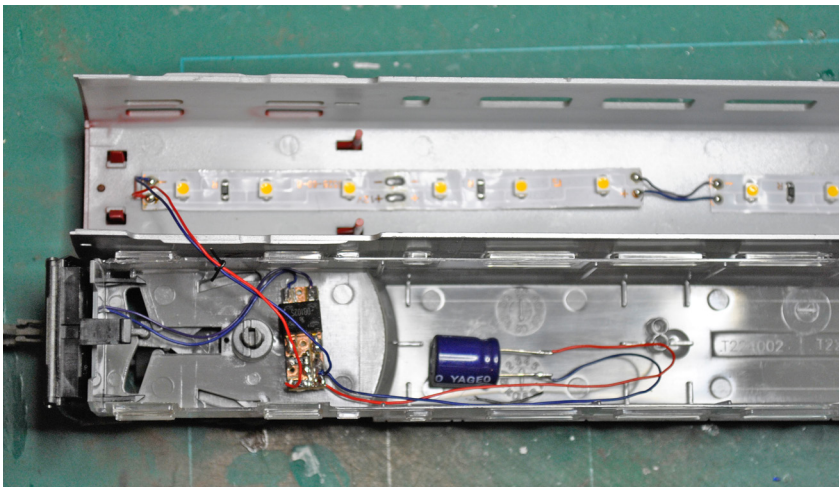
Hier die Stirnbeleuchtung mit einer SMD LED, die natürlich nicht genau die Lichtfarbe der anderen 2-mm-LEDs trifft. Aber dazu hätte ich die vordere Lichtplatine gänzlich neu aufbauen müssen. Das schwarze Isolierband soll den Lichtaustritt in die Fahrerkabine verhindern.



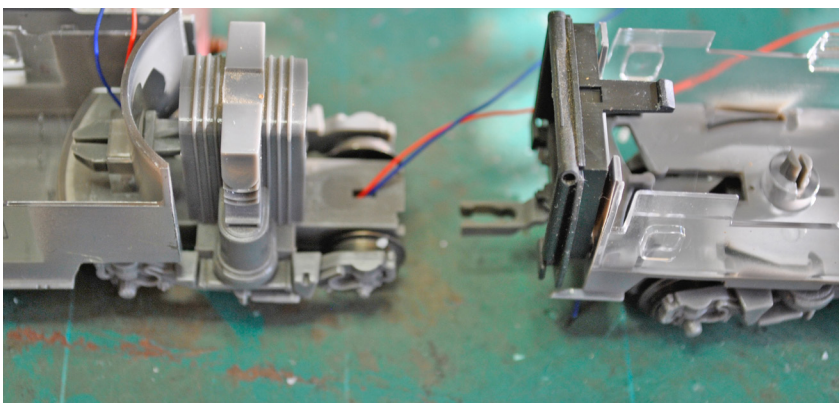
Die Gehäuseteile der Mittelwagen sind schraubenlos zusammengefügt.



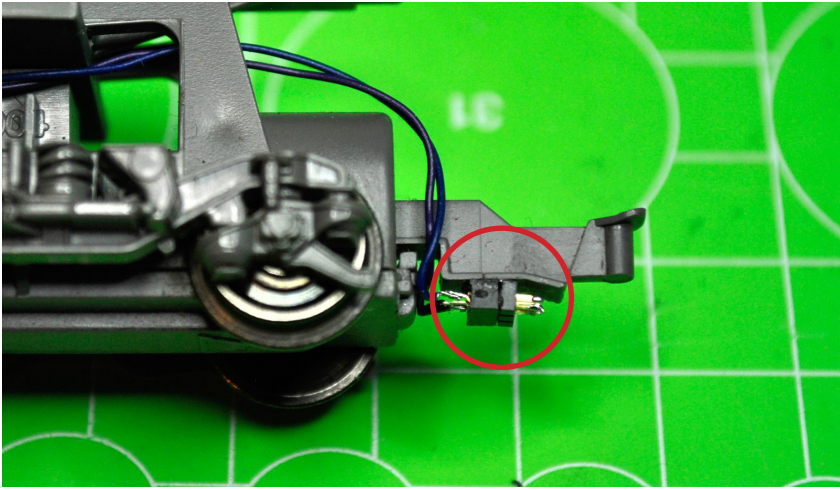
Die Gehäuseteile sitzen sehr stramm, so dass das unten abgebildete Kunststoffwerkzeug zum Öffnen hilfreich ist. Die Innenseiten wurden bis zur Fensterfront noch schwarz lackiert, um ein Durchscheinen der Innenbeleuchtung zu vermeiden. Ebenso das Bodengehäuse bis zur Kante der Außenlackierung.



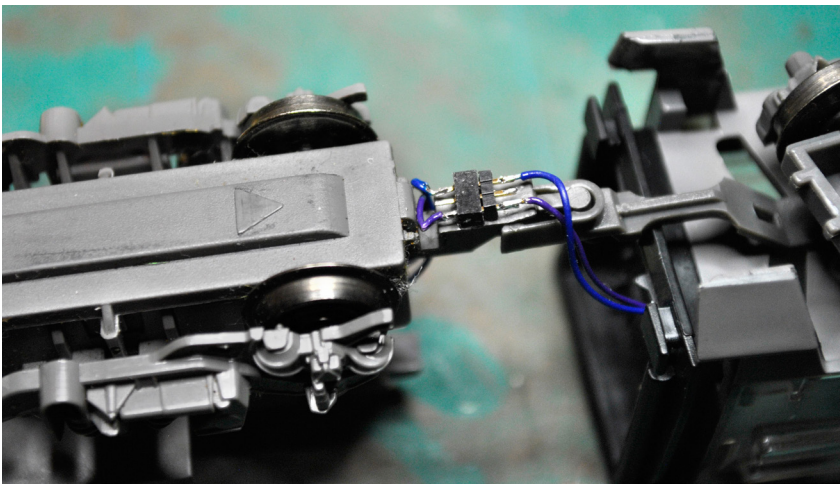
Die flexible und selbstklebende LED-Leiste ist einmal getrennt, damit der Wagen gleichmäßiger ausgeleuchtet wird. Vom Funktionsdecoder im motorlosen Schlusswagen werden zwei Kabel über eine Mini-Steckverbindung in den anschließenden Mittelwagen geführt und enden dort an einer Platine, die mit einem Kondensator bestückt ist, um Lichtflackern zu vermeiden.



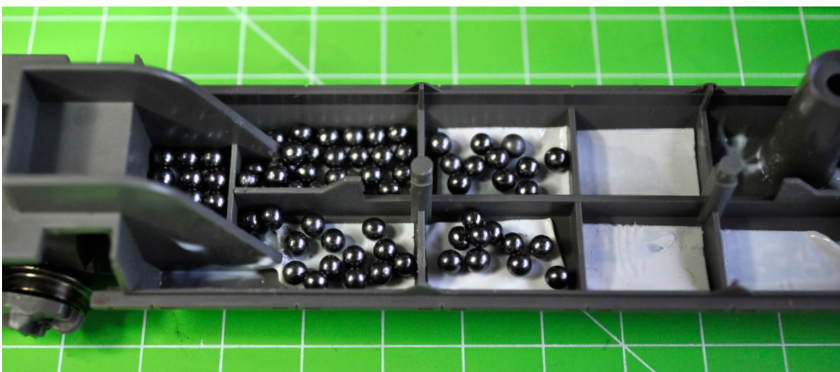
Diverse Bohrungen sind nötig, um die Drähte in die Waggons zu führen.



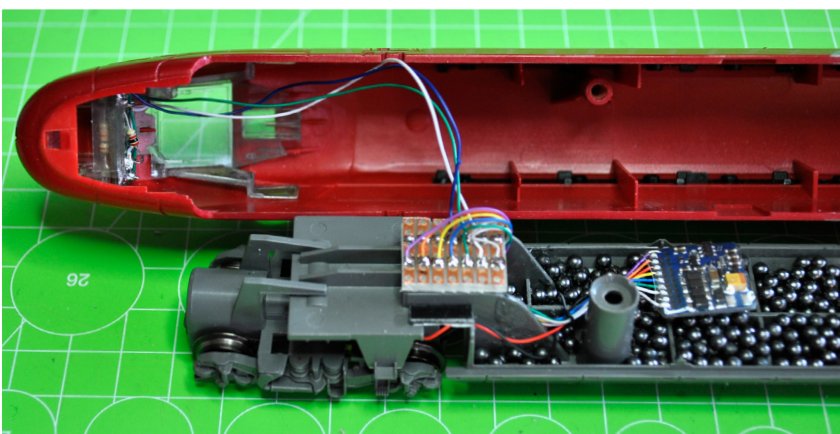
Die Buchse der Kabelverbindung ist mit Sekundenkleber unter der Wagenkupplung verklebt.



Der Stecker aus dem anschließenden Wagen hat so eine relativ stabile Basis.



Die Vertiefungen im motorlosen Endwagen eignen sich gut zur Beschwerung mit Bleikugeln.



Die Verkabelung erfolgt analog zum Motorwagen über eine Verteilerplatine. Zusätzlich wird vom Funktionsdecoder noch die Innenbeleuchtung der zwei Mittelwagen versorgt, die über das orangene Kabel mit F4 geschaltet wird.



Beleuchtete Zwischenwagen, noch ohne Inneneinrichtung.



Thalys trifft auf ICE 3.