

Rollbock taugliche Radsätze

Leitfaden für H0-RE Fahrzeuge

Auszug aus der H0e-Norm Stand 07/2022 v2



Aufbocken von Regelspurwagen: Betriebserfahrungen mit einer motorisch angetriebenen Rollbockgrube haben gezeigt, daß ein problemloser Aufbock-Vorgang an einige Voraussetzungen auf Seiten der Regelspurfahrwerke geknüpft ist. Zum einen werden dort eine Vielzahl unterschiedlicher Radsätze verwendet, zum anderen beeinträchtigen Ausstattungsdetails, wie Bremsgestänge, Sprengwerk, etc., sowie das hohe Fahrzeuggewicht einen reibungslosen Ablauf. Daher sind im Folgenden einige Festlegungen für die Regelspurwagen getroffen, um den betrieblich sehr interessanten Rollbockverkehr störungsfrei zu ermöglichen.

Lfd. Nr	Empfohlen wird:	Abb:	Erläuterung:
13.7	Maximaler Achsdurchmesser: 2mm		Größere Achsdurchmesser passen nicht in die Achsaufnahmen der Rollböcke
13.8	Freie Länge zwischen den Radisolierungen: 12,5mm		Damit fallen die meisten Radsätze aus, die Isolierungen an beiden Rädern haben. Aber auch bei einseitig isolierten Radsätzen darf die Isolierung nicht mehr als 1,2mm vorstehen. Alle diese Maße beziehen sich auch auf vorstehende Grate und Angußstellen.
13.9	Bogenläufigkeit $r=700\text{mm}$		Der Regelspur muß 700mm Radien sicher befahren können (festgelegte Kupplungen, SDF- und OBK-Kupplungen.....)

Das Radprofil ist unkritisch, obwohl aus optischen Gründen RP25 Code88 Radsätze, also mit 2,2mm breiten Rädern, bevorzugt werden sollten.

Als nahezu ideale Radsätze zum Aufbocken haben sich die RP25 Code 88 Tauschradsätze von Weinert und Luck herausgestellt.

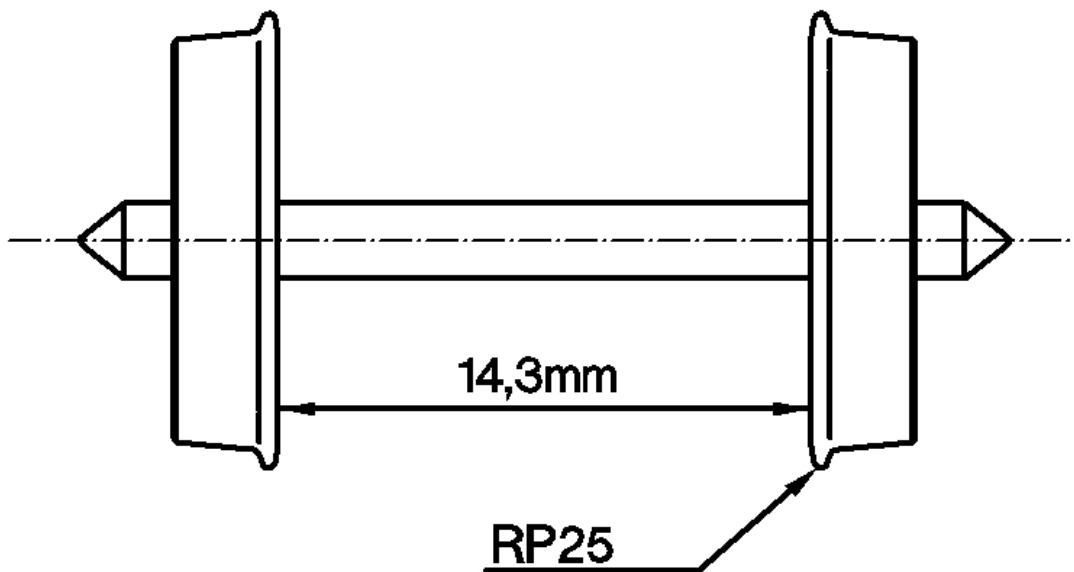
Aber auch normale Radsätze, an denen die Isolierungen mit Messer, Feile oder Drehbank schmaler gemacht wurden, lassen sich gut aufbocken.



Wann ist ein Wagen Rollbock tauglich?

Bei der Jagsttalbahn wurde der Rübenverkehr mit aufgebockten Regelspurwagen abgewickelt. Dies erfolgt auch im Modell auf diese Weise. Hierfür werden die Rollböcke von Bemo verwendet, deren Bau im Bereich Fahrzeuge beschrieben ist. Nun lassen sich viele Wagen gut aufbocken, einige weniger gut und andere gar nicht. Auf dieser Seite soll gezeigt werden welche H0 Achsen gut geeignet sind und wie man herausfinden kann ob sich die vorhandenen Wagen für den Rollbockbetrieb eignen. Der erste Einsatz des H0/H0e Übergabemoduls erfolgte 1995 während einer Regionaltagung des in Bremen. Hierbei zeigte sich schnell, daß sich viele Regelspurwagen nicht so ohne weiteres auf die Rollböcke stellen lassen. Die Rollbockfähigkeit der Regelspurfahrzeuge ist auch nicht so schnell sicher herzustellen. Hier mußten die Besitzer der Fahrzeug die aufgebockt werden sollen noch etwas tun. Im wesentlichen ist dies das Austauschen der Radsätze gegen RP25 Code 88 Radsätze von [Luck Feinmechanik](#) oder [Weinert](#) .

Idealer Radsatz



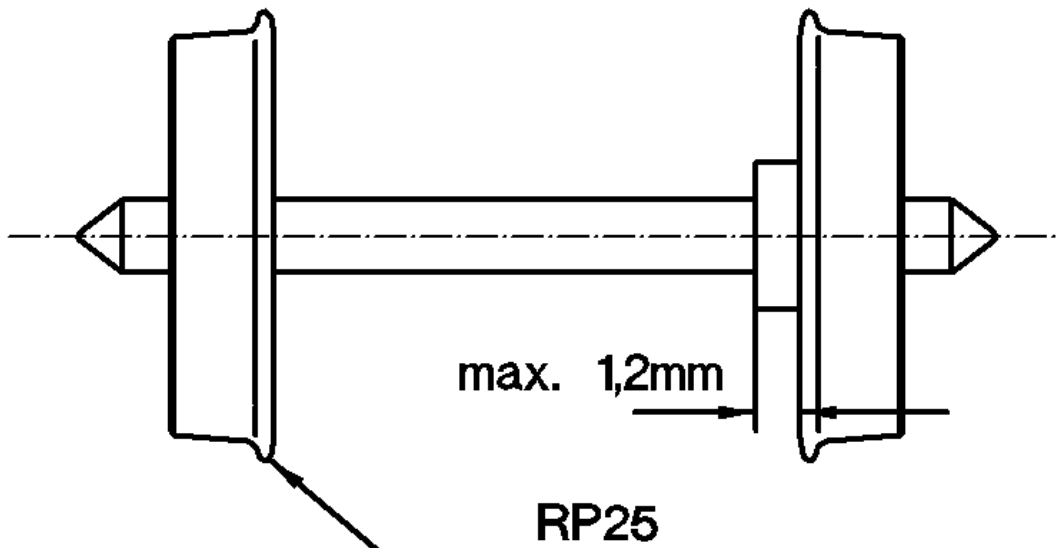
Mit diesen Radsätzen gab es bislang keinerlei Probleme. Besitzer einer Drehmaschine können die Radsätze auch selbst abdrehen, sollten dabei aber nicht vergessen, daß dabei auch die Isolationsbuchsen auf der Innenseite der Räder drastisch zu verschmälern sind. Dann funktioniert auch (fast) jeder andere Radsatz.



Achsdurchmesser von mehr als 2mm (manche Klein- Fahrzeuge, im Bild hinten) sind allerdings ein absolutes KO- Kriterium, da diese nicht mehr in die Gabeln der Rollböcke passen. Einige Radsätze

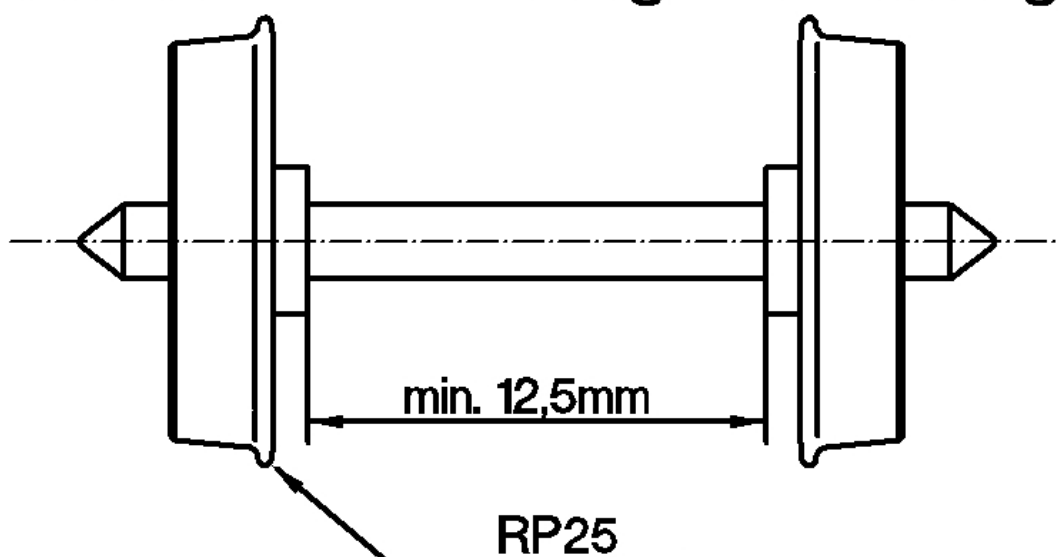
haben sehr breite Isolationsbuchsen, die zu allem Überfluß auch noch zum Teil an beiden Rädern angebracht sind. Im Vordergrund ein Idealradsatz für H0 von Luck in RP25 Code88, also mit 2,2mm breiten Rädern. Sieht gut aus und funktioniert super.

maximale einseitige Isolierung



Während des Aufbockens verdrehen diese Buchsen, manchmal auch nur die Spritzgrate derselben, die Gabeln der Rollböcke etwas, so das sich die Achse nicht oder nur einseitig in der Gabel befindet. Dieser Fehler läßt sich beim automatischen Aufbocken nur schlecht erkennen und führt früher oder später zu Entgleisungen. Diese Fahrzeuge lassen sich jedoch manuell Aufbocken, da hierbei die Lage des Rollbocks optisch kontrolliert wird und dabei ein schief stehen der Gabel erkannt und mit einen Entkuppler, in meinem Fall ein 1mm Stahldraht der an einer kleinen Taschenlampe befestigt ist, gerade rücken. In den meißten Fällen funktioniert das Aufbocken dann ohne weitere Probleme.

maximale beidseitige Isolierung



Einige Sprengwerke unter den Wagen, aber auch Bremsgestänge sorgten ebenfalls für eine gewisse "Abwechselung", die letztlich auch gemeistert werden konnten ohne mit den Fingern eingreifen zu

müssen. Dies soll allerdings nicht heißen, daß sich Fahrzeuge "aus dem Karton" nicht aufbocken ließen, viele Fahrzeuge durchliefen die Grube ohne irgendeine Beanstandung.

Wagen mit nachgebildetem Bremsgestänge und/oder Sprengwerk neigen dazu, den Rollbock mit eben diesem, statt mit der Achse mitzunehmen. Solche Fahrzeuge sind eigentlich nicht rollbockfähig, lassen sich aber bei manueller Bedienung der Rollbockgrube und etwas Übung trotzdem Aufbocken, vorausgesetzt der Radsatz passt. Damit nicht jedes Mal ausprobiert werden muß ob ein Regelspurwagen rollbockfähig ist, sollten die Fahrzeuge in drei Kategorien eingeteilt werden:

Lfd. Nr	Empfohlen wird:	Abb:	Erläuterung:
13.9	Nicht rollbockfähig		Das sind alle Wagen, die sich nicht von Hand auf einen Rollbock setzen lassen.
13.10	Eingeschränkt rollbockfähig		Das sind alle Wagen, die sich von Hand auf einen Rollbock setzen lassen und bei denen der Rollbock beim Herunternehmen nicht an der Achse hängen bleibt. D.h. der Wagen erfüllt die Bedingungen 13.7 und 13.8. Diese Wagen können Bremsgestänge und/oder Sprengwerk haben, die den Rollbock erfassen würden.
13.11	Voll rollbockfähig		Das sind alle Wagen wie unter 13.10, jedoch ohne Bremsgestänge oder andere störende Teile, die den Rollbock erfassen könnten.

In der Regelspurwagenkarten ist unter der Rubrik „rollbockfähig“ ein Kreis. Hier sollten folgende Eintragungen gemacht werden:

bei	Voll rollbockfähigen Wagen		Ein Kreuz „X“, ein „V“, oder der Kreis wird grün gefüllt
bei	Eingeschränkt rollbockfähigen Wagen		Ein Kreuz „E“, oder der Kreis wird gelb gefüllt
bei	Nicht rollbockfähigen Wagen		Der Kreis bleibt leer, oder rot gefüllt (wenn keine Rollbockfähigkeit besteht oder hergestellt werden soll)

Neben diesen rein geometrischen Festlegungen ist auch das im Vergleich zur Schmalspur recht hohe Gewicht der Regelspurwagen zu beachten. Wagen mit mehr als 65g sind im Zugverband nicht oder nur schlecht zu befördern. Wenn dann der Schwerpunkt des Gewichts auch noch hoch liegt, es gab schon Wagen mit Zusatzgewicht unter dem Dach, ist das Zugunglück spätestens in der nächsten Kurve unvermeidlich, Solche Fahrzeuge sollten fairerweise als „nicht rollbockfähig“ gekennzeichnet werden.

Bei Rollwagenbetrieb spielen die unter 13.7 bis 13.11 genannten Dinge keine Rolle, die Einschränkungen bezüglich des Gewichtes sind aber auch hier zu beachten.

© 2022 H0e Schmalspur- Modellbaugruppe Hannover

Die Rechte an diesen Normen liegen bei den Mitgliedern der H0e Schmalspur- Modellbaugruppe Hannover. Vervielfältigung, außer zum persönlichen Gebrauch, Speicherung in elektronischen Medien, Verbreitung in Datennetzen – auch auszugsweise - bedarf in jedem Fall der Zustimmung der Mitglieder.