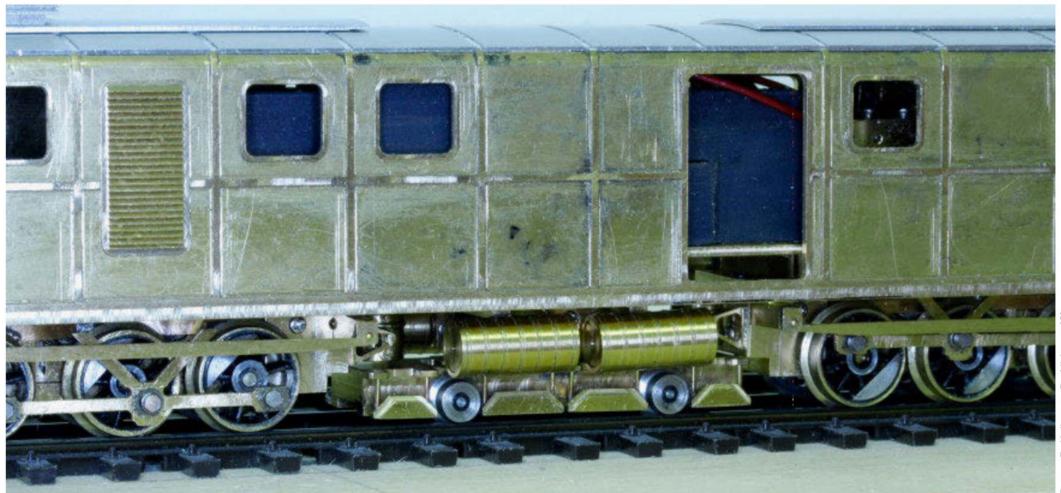




Aufnahmen aus der frühen Bauphase lassen gut Christian Albissers Bauart mit gefrästen Wänden erkennen.



Verstärkungsprofile in den Wänden, Fensterrahmen oder Lüftergitter sind separate Teile, welche in die entsprechend eingefrästen Seitenwände geklebt wurden.

Von diesem Rohr wird nun ein zu dickes Stück abgeschnitten und mit Araldit in Fensteröffnung und auf den Rand aufgeklebt. Nach dem vollständigen Aushärten kommt die Fahrzeugwand wieder auf den Kreuztisch und von oben und innen wird der sehr feine Fensterrahmen auf die gewünschte Größe gebracht. Nach gleichem Verfahren entstanden am Modell auch die vertikalen Verstärkungsbänder, die Sichtblenden um die Frontfenster und andere Detailierungen mehr. Wir haben eingangs

dieses Abschnittes vom Nichtlöten gesprochen. Im Verlaufe der Zeit ist der ehemalige Feinmechaniker auch zu einem Experten im Umgang mit Zweikomponentenklebern geworden.

Es gäbe noch sehr viel zu berichten über die minutöse Bauart seiner Modelle. Allein schon die Schilderung des Baus des mechanischen Teils mit Antriebseinheit, die aus Industrierädern durch Zurechtfräsen «getunten» Speichenrädern, die selbst gefertigten Kuppel- und Antriebsstangen oder das

für die Exotik hauptverantwortliche Bremsdrehgestell in Lokmitte würde den Rahmen dieses Berichtes bei weitem sprengen.

Dass sich Charles Albisser mit dem vorgebildgetreuen Aussehen allein nicht zufrieden gibt, versteht sich von selbst. Seine Augen beginnen schon zu leuchten, als er mir ein auf einem Holzklotz befestigtes Antriebsdrehgestell vorführt. Ganz leise schnurrt das Ding vor sich hin. Genausotun es dann die anschliessend aufgegleisten, fertigen Lokmodelle, die traumhaften