

steht aus 4mm-Sperrholz. Hier mussten die Nischen für die Einstiege geschaffen werden, beim C 203 im Wageninnern, unter den Sitzbänken aber auch die Aussparungen für die Räder, die vorbildgetreu mit Blechabdeckungen geschlossen werden.

Beim Triebwagen war im Passagierteil keine Inneneinrichtung möglich, da der Motor und die Steuerung Platz beansprucht. Allerdings war der Einbau der auch beim Vorbild spartanisch wirkenden Führerstandseinrichtung möglich. Angetrieben wird der Ce 2/2 mit dem Motor (Kat. Nr. 36104) von PIKO und die Steuerung erfolgt mittels MZS-Decoder II (Kat. Nr. 55021) von LGB. Für die Fenster wurde bei allen Wagen

durchsichtiger Kunststoff von nicht mehr benötigten CD-Hüllen verwendet. Die Fensterstücke wurden millimetergenau angepasst und mit Zwei-Komponenten-Klebstoff (5-Minuten) fest eingeklebt. Das Dach besteht auch aus Holz, allerdings wurde das gewölbte Oberlicht aus 0,5 mm Alu-Blech geformt und mit dem bereits erwähnten Kleber befestigt.

Während der Triebwagen einen Anstrich zeigt, der die Zeitspanne von 1914 bis in die «Umfärbung» Ende der 1920er-Jahre zeigt, bekam der C² 203 die neue Farbgebung ab 1929. Verwendet wurde beim Wagen Duplicolor Premium, lösungsmittelhaltig, in den Tönen RAL 1015 (Elfenbein) und RAL 6003 (Olivgrün). Die Farbe des Triebwagens wurde selber gemischt und dem Wagen des Dampfframes angeglichen.

Wichtig sind auch die vielen Kleinteile wie Treppen, Handgriffe, Liniennummern, Routenangaben, Kupplungen und Kettchen. Diese Stücke wurden alle in der eigenen Werkstatt gefertigt, mit Ausnahme der Ketten, die im Hobby-Center gekauft wurden. Wichtig ist auch der gefederte, selber gebaute Lyrabügel. Er wurde angehoben montiert, allerdings mit einem feinen Draht zurückgebunden. So ist sichergestellt dass das Fahrzeug tatsächlich die Betriebsbereitschaft wiederergibt. ○



Triebwagenführer Kari Bürki ist aufmerksam und hat alles fest im Griff.