



Bild 14 Die Fronten mit angeschalteter Stirnbeleuchtung.

bare automatische Kupplung mit ihrer weiteren Ausrüstung (Bild 16). Schon allein dies ist ein wahrlich exotisches Bild auf Schweizer Gleisen.

Unterschiedlich zeigen sich auch die Schürzen. Ein wahrer Hit ist hier, sowie an den Pufferhülsen, die Bedruckung der «ECR»-Lokomotive (Bilder 14–16).

Neben der Ausstattung mit Bremschläuchen sind auch die federnd gelagerten Pufferteller nicht identisch, wobei bei der «ECR»-Lokomotive, zumindest im Vergleich zur Vorbildmaschine 66033, die untere Rundung an den Puffertellern fehlt.

Die Zurrösen sind jeweils einzeln eingesetzt und haben die Bohrungen, die den si-

cheren Transport des Originals über den Atlantik ermöglichen (Bild 15). Erfreulicherweise hat ESU das Modell mit einem Lokführer versehen (Bild 17).

Bei Nachbildungen von Elektrolokomotiven entscheidet die Ausführung der Stromabnehmer wesentlich über das Gefallen oder Nichtgefallen eines Modells. Bei der Class 66/77 ist dies sicherlich der Bereich des Fahrwerks. ESU hat auch hier die gestellte Aufgabe sehr gut gelöst. Hier geht es fast aufgeräumt zu als beim Vorbild (Bild 18).

Bezüglich der Verbindungsschläuche und -kabel gab es einen Tribut zu zollen: Aufgrund der zu engen Modellbahnradien konnten diese nur unterbrochen dargestellt wer-

den (Bild 19). Im Betrieb fällt dies allerdings nicht auf. Unterschiede bezüglich der Bedruckung sind bei den beiden Modellen im Bereich der Aufstiegsleitern und am Tank festzustellen (Bilder 8, 9+20).

Technik

Beim Antrieb fiel die Entscheidung auf die Variante, welcher inzwischen die meisten Hersteller folgen: Ein mittig gelagerter, schräggrenutzerter Fünfpol-Hochleistungsmotor, bei ESU mit Neodymmagneten bestückt, treibt beidseitig jeweils über eine Kardanwelle und einem folgenden Getriebe die Achsen im Drehgestell an. Im Gegensatz zum allachsgetriebenen Vorbild



Bild 15 Blick auf die Pufferbohlen.



Bild 16 Wegklappbare automatische Kupplung.