



Beide Triebwagenhälften im Stellgleis nebeneinander. Beide Hälften sind identisch, wobei die eine das Erstklass- und die andere das Gepäckabteil aufweist.

Wagenbaulicher Teil

Der Wagenkasten ist aus Messing gefertigt und weist eine sehr saubere Verarbeitung auf. Speziell erwähnenswert hierbei ist die nicht ganz einfache Front, welche sehr gut gefällt. Der etwas traurige Blick der Fahrzeuge ist treffend wiedergegeben, jedoch nicht übertrieben. Die Fronten sind je Fahrzeughälfte unterschiedlich mit Schläuchen und Leitungen bestückt. Wann beim Vorbild auf gleichmässige Anordnung umgestellt wurde, konnte der Schreiberling leider nicht herausfinden. Die Fahrzeugmasse entsprechen bezüglich Kastenlänge, -breite und -höhe exakt der massstäblichen Verkleinerung. Die Länge über Puffer ist um 2-3 mm zu gross ausgefallen, was aber auf einen etwas erweiterten und flexibleren Übergang zwischen den beiden Fahrzeughälften zurückzuführen ist. Auf dem Dach finden sich fein detaillierte Widerstände und Leitungen. Der Einholmepantograf ist sehr fein ausgestaltet und verbiegt sich entsprechend schnell. Auf dem Beiblatt findet sich kein Hinweis, dass das Fahrzeug für den Oberleitungsbetrieb ausgelegt wäre.

Anschriften und Bedruckung

Die Anschriften sind sauber und luppenrein aufgebracht, und die blau-creme Farbgebung gibt das Vorbild sehr gut wieder. Wer ganz genau hinschaut, erkennt aber, dass das Silber vom Schneebeweiser stellenweise ein wenig ausläuft. Etwas schade ist, dass die Routentafeln nicht bedruckt sind und auch keine Nassschiebebilder oder Abreiber beiliegen.

Drehgestelle

Die schlanken Drehgestelle weisen den üblichen Detaillierungsgrad auf. Der Drehgestell- und Wagenboden zeigt, abgesehen von den sichtbaren Apparaturen, keine Details wie Rahmen oder Leitungen. Das dürfte aber nur ganz wenige Modellbahner stören, da die Modelle gemeinhin von der Seite oder von oben betrachtet werden.

Betrieb

Die Modelle werden bereits mit je einem ESU-Decoder pro Fahrzeughälfte ausgerüstet ausgeliefert. Die Umschaltung auf Ana-

logbetrieb erfolgt durch einen kleinen Schalter im Wagenboden. Ein hinter der Einstiegstür versteckter Motor treibt jeweils das äussere Drehgestell mittels Unterflurkardanwelle an. Zusammen mit den haftreifenbestückten Rädern wird so genug Kraft erzeugt, um einen MOB-gerechten Zug über die Anlage zu befördern. Das Fahrzeug setzt sich gleichmässig in Bewegung und hat einen ruhigen Lauf. Nach 30 Minuten Dauerbetrieb haben sich die Motoren jedoch merklich erwärmt. Zusätzlich zur 3+1-Spitzenbeleuchtung kann im Digitalbetrieb auch noch die Innenbeleuchtung



Auch die Triebwagen-Rückwände wurden bis in das letzte Detail nachempfunden.