

lende Dachlinie mit den markanten Radien rundum gibt den Eindruck des Originals ausgezeichnet wieder. Die Stromabnehmer sind in Mischbauweise erstellt, der Grundrahmen besteht aus Kunststoff, die beweglichen Teile aus Messingfeinguss. Sehr gut sind die beiden unterschiedlichen Schleifstückausführungen (613 mit mittigen gelb abgesetzten Notlaufhörnern, 618 mit den ursprünglich verwendeten umlaufend geschlossenen Schleifstücken). Die Oberschienen sind korrekt in dreifach abgestuften Durchmessern ausgeführt, die Parallelführung des Schleifstückes wird in allen Höhenlagen durch eine feine Stahlstellstange gewährleistet. Das kleine, mit roter Farbe lackierte Schutzblech am äusseren Gelenk wurde originalgetreu mit einem roten Stromwarnpfeil auf gelbem Untergrund ausgeführt. Der Grundrahmen und die korrekt nachgebildeten Hubfedern vermögen ebenso zu überzeugen wie der jeweils links angeordnete Senkantrieb, der sogar über eine Druckluftversorgungsleitung verfügt. Die Senklage ist sehr gut umgesetzt, die Bewegungslinie nach oben entspricht jedoch nicht ganz dem Original, das Schleifstück wandert in Fahrtrichtung gesehen etwas zu weit nach vorne.

Der BBC-Hauptschalter sowie die Dachleitungen, Isolatoren und Überspannungsableiter sind originalgetreu, massstäblich

und lagerichtig nachgebildet. Die Verbindung von den Dachleitungen zu den Stromabnehmern fehlt leider. Der Anpressdruck der Pantografen ist mit 4,0 Gramm sehr gering und dürfte auch für sehr feine Modelloberleitungen ideal abgestimmt sein. Die Stromabnehmer selbst haben keine elektrische Funktion. Wunderbar nachempfunden ist das mittlere Schutzgitter, das die Bremswiderstände abdeckt. Hier stimmen sowohl die Anzahl der Gitterstäbe als auch die Führung der Stäbe selbst. Unter dem Gitter sind die Bremswiderstände in dunkelbraunem Kunststoff nachgebildet.

Die Dachschräge mit den unterschiedlichen Bereichen ist exakt massstäblich, die Höhe der Lüftergitter, deren Neigung und die Nachbildung der Befestigungen vermögen zu überzeugen. Sämtliche Dachaufstege sind in feine Kunststoffrahmen eingelegte Ätzteile mit durchbrochener Gitterstruktur. Korrekt nachgebildete Nieten auf den geraden Dachteilen, eine Pfeife aus Messing und die nachgebildeten Anhebeösen runden den sehr guten Gesamteindruck ab. Vorne am Dach sind die oberen Spitzenlichter sowie die Scheibenwischer angebracht.

Der Lokkasten

Das Dach ist von innen mit acht kleinen Schrauben am Lokkasten angebracht. Der Abstand zur Kastenaussenkante ist kor-

rekt und sorgt für die eigentliche Nachbildung der Regenrinne. Der Lokkasten an sich ist inklusive des Hauptrahmens ein zusammenhängendes Kunststoffteil. Die Gussqualität ist hervorragend, es gibt keine sichtbaren Einfallstellen, und auch die Formtrennkanten unterhalb der Führerstandseckfenster sind nur bei krassem Gegenlicht erkennbar. Die Fensterpositionen, die Nachbildung der Revisionsöffnung an der Seite und die leicht nach innen eingezogenen Führerstandstüren sind so weit korrekt nachgebildet. Die leicht abgeschrägte Einfassung der Führerstandstür wurde originalgetreu umgesetzt, hingegen wurden aus formtechnischen Gründen die Griffstangenbohrungen rechtwinklig zur Türebene ausgeführt, die Griffstange also nicht an der schrägen Laibung mit einer Lasche montiert. Unten steht die Griffstange im Original senkrecht auf der Einstiegsstufe, im Modell ist sie ganz knapp darüber in den Kasten eingesteckt. Die Frontfenster sind von innen eingesetzt und mit einer schwarz ausgelegten Dichtung am Lokkasten exakt eingepasst. Beide Maschinen verfügen über bereits getönte Frontscheiben, die anlässlich der ersten Revision mit dem Umbau der Rahmenunterkante und der Umlackierung auf Rot eingebaut wurden. Korrekt verfügt die 613 über vier bewegliche Rückspiegel, die 618



Blick auf Lokkasten, Hauptrahmen und Fahrwerk mit sehr weitgehender Detaillierung aller Bereiche. Die Gussqualität ist hervorragend.