

über zwei. Alle Rückspiegel sind beweglich und verspiegelt ausgeführt, die seit Anfang vorhandenen Rückspiegel auf der in Fahrt Richtung linken Seite verfügen über die zusätzliche kleine Scheibe, die den Durchblick von innen ermöglicht. Der Führerstandsaufstieg mit alufarbig abgesetzten Stufen und der Nachbildung der nur mit der Lupe erkennbaren Beschriftungstafeln für die Führerstandsummer kann wirklich begeistern. An den Stirnfronten sind alle wichtigen Details nachgebildet, von der korrekt unterteilten Griffstange unterhalb der Fenster bis zu den Anbauteilen wie Bremsschlüchtern, Heizleitung und -steckdose sowie Vielfachsteckdose. Das Bündner Wappen entspricht in den wesentlichen Dimensionen dem Original. Die Grösse, Position und Detaillierung der Lampen ist sehr gut gelungen, bei den rechteckigen Scheinwerfern sind die eingebauten LED zu erkennen, hier kann etwas silberne Farbe Abhilfe schaffen. Das Umlaufblech ist als separates Teil angesetzt und verfügt über eine sehr ansprechende Nachbildung der Riffelung. Der Hauptrahmen gibt, wie oben schon beschrieben, die bereits verstärkte Version wieder, die Klappen für die Sandkästen und die erhaben ausgeführten Anhebekonsolen ergänzen das stimmige Bild. Der Rotton ist gut getroffen, die Beschriftung ist korrekt und luppenrein lesbar in den korrekten Schriftarten aufgebracht. Die Fabrikschilder sind erhaben ausgeführt und zeigen die Hersteller des mechanischen Teils (SLM) und des elektrischen Teils (BBC). Besonders bei der 618 wäre ein erhabenes Wappen und der erhabene Schriftzug «Bergün-Bravuogn» schön gewesen, eventuell lässt sich dieses Detail durch passgenaue Zurüstteile ergänzen. Die technischen Daten, der «technische Block», ist epochenrichtig umgesetzt, und ebenso die unterschiedliche Rahmenfarbe bei beiden Ausführungen.

Die Inneneinrichtung

Die Inneneinrichtung ist sehr plastisch dargestellt, im Führerstand sind alle wesentlichen Einrichtungssteile nachgebildet, auch der Lokföhlersessel in aktueller Ausführung mit Kopfstütze und das Diensttelefon zwischen Armaturentafel und Frontscheibe. Das Schalttrad ist separat angesetzt, die charakteristische Handbremskurbel wurde hingegen nur angeformt. Korrekt wurde auch die heute vorhandene abgewinkelte Armaturentafel umgesetzt, ein für die Op-

rik wichtiges Detail. Die Rückwand wurde durchgestaltet, die Fensterdichtungen der Schaltschränktüren und die verglaste Tür zum Maschinenraum sind sehr gut realisiert. Aus Sicht des Verfassers fast sensationell zu nennen ist die Einrichtung des Maschinenraums mit dem perfekt umgesetzten «Durchblick» wie in echt. Als farblich separat abgesetzte Teile sind sowohl die Vakuumpumpe als auch der Kompressor eingebaut sowie die senkrecht stehenden Lüfterantriebe mit der oben erkennbaren Riemscheibe für die Keilriemen. Die im jeweils linken Fender zu erkennende Schaltschränkfront wurde sehr detailliert ausgeführt und bedruckt, inklusive des gelben Warnaufklebers.

Der Hauptrahmen

Der Hauptrahmen ist korrekt umgesetzt, die Schneepflüge sind als separate Teile angesetzt. Ebenso fällt auf, dass die beiden Apparatekästen zwischen den Drehgestellen korrekt von der Mitte verschoben montiert sind. Auf dem Batteriekasten ist auch die Tafel «Zum Bekleben» nachgebildet, die im Original etwa A4-Grösse hat und aus Alublech besteht.

Das Fahrwerk

Das Fahrwerk zeigt optisch alle wesentlichen Komponenten. Angefangen bei den markanten Sekundärfederpaketen, deren

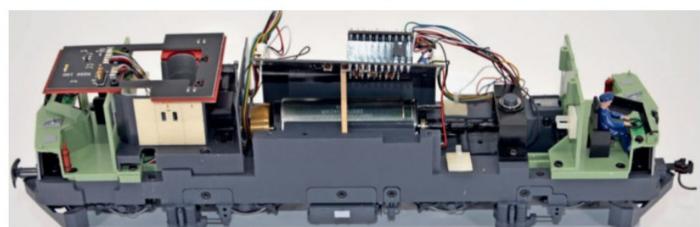
Federdurchmesser leider etwa 1 mm zu dünn ausfallen ist, über die korrekten Achslager und Primärfedern bis zu den gut erkennbaren quer unter dem Kasten durchlaufenden Wiegeträger fehlen keine Details. Die Bremsklötze und Sandleitungen sind auf Radebene angebracht, vor den in Fahrt Richtung vorderen Radsätzen wurde sogar an die Nachbildung der im Original pneumatisch absenkbbaren Schienenreinigungsbürsten gedacht. Die Radscheiben wurden aus Edelstahl gefertigt und lackiert, die Radreifen hingegen wie beim frisch revisierten Originalfahrzeug stahlblank ausgeführt. Zwischen den Drehgestellen findet sich die Aufhängung der Tiefzugeinrichtung mit den etwas empfindlichen Nachbildungen der Zugsicherungsempfänger. Generell wurde die Gestaltung der Unterseite mit dem massiven Querträger unter dem Drehzapfen sehr umfangreich und detailliert umgesetzt. Die beiden grossen Schneepflüge sind wie alle wesentlichen Verbindungen am Fahrwerk angeschraubt und können zum Wechsel der Puffer oder Kupplungen abgenommen werden.

Die Technik

Die technische Ausführung der Maschine enthält alle aus heutiger Sicht wesentlichen Komponenten. Die Grundkonzeption wurde von der heute gängigen und bewährten Konstruktion abgeleitet, wobei ein zentraler



Das technische Innenleben und die verschiedenen Teilbereiche der Inneneinrichtung überzeugen.



Blick auf das Innenleben mit abgenommener Hauptplatine und Führerstandseinrichtung auf einer Seite.