



Die fünf FUD-Stücke des neuen Wagenkastens.



Die verschiedenen Puffer (v. l. n. r.): das 3-D-FUD-Teil, mit Harzschicht und das Messinggussteil.



In derselben Reihenfolge zeigt sich die Radaufhängung zusammen mit den Bremsklötzen.

### Das Optimum optimiert

Das Rillenproblem führte dazu, dass die Konstruktion abgeändert und in fünf Teile aufgeteilt wurde, die sich horizontal ausdrucken ließen, damit die Schichten nicht mehr sichtbar waren. Natürlich mussten Stifte vorgesehen werden, damit die Teile auch einwandfrei zusammengebaut werden konnten. Sie wurden anschliessend von der Firma Speedpart gedruckt, die eine Mischung aus Aluminiumpulver und Kunststoff verwendete. Alle mithilfe dieser Technologie gefertigten Teile ermöglichen die Herstellung eines zweiten Prototyps, der den Designer nun ganz mit Stolz erfüllte.

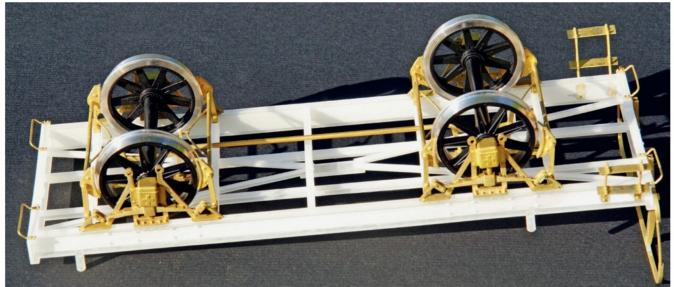
Um auf den Ironman-Vergleich zurückzukommen: Der zweite Wettbewerb, die Disziplin Radfahren, wurde erfolgreich beendet. Die Teile, auch die ganz kleinen, entsprachen den Spezifikationen und waren robust genug, um sie zusammenzubauen. Das so hergestellte Modell ist nahezu perfekt und schlägt sich tapfer in einem Verbund aus Waggons. Das war übrigens zehn Monate nach den ersten Schritten in Brugg.

### Herstellung von Gussteilen

Im Grunde genommen hätte das Projekt bereits hier enden können, zumal das Ziel, einen Modellwagen auf der Grundlage von 3-D-Zeichnungen herzustellen, erreicht war. Also keine gesägten, gefrästen, gefeilten oder von Hand nachgebesserten Teile, sondern alle auf der Grundlage einer digitalen Quelle hergestellt.



Das Endmodell zeigt hier mit 3-D-FUD-Teilen, 3-D-Alulegierung und Messinggussteilen.



Das komplette Fahrwerk vom oben gezeigten Modell zeigt deutlich die verschiedenen Bauteile.