

druckguss. Mittig ist dort der schräg genutete fünfpolige Motor verbaut. Auf seine beiden Wellenenden sind Messingschwungmassen mit relativ geringem Durchmesser aufgespritzt, die gleichzeitig die Funktion von Kardanschalen übernehmen. Zwei kurze Kardanwellen übertragen das Drehmoment auf in den Drehgestellen verbaute hochuntersetzende Getriebe, die ihrerseits aus fein verzahnten Kunststoffzahnradern konstruiert sind. Auf diese Art sind alle vier Achsen der Lok angetrieben. Je ein Rad pro Drehgestell ist mit einem Haftreifen ausgerüstet. Zusammen mit einem Eigengewicht des Triebkopfes von knapp 70 Gramm ergibt sich eine für den Transalpin mehr als ausreichende Zugkraft.

Die Transalpin-Wagen sind nahezu komplett aus Kunststoff gefertigt. Zwischen Wagenboden und Inneneinrichtung liegt eine Metallplatte zur zusätzlichen Beschwerung. Die Wagenradsätze sind in den Drehgestellen sorgfältig spitzengelagert. Dadurch ergeben sich gute Leichtrolleigenschaften.

Bei der Lok konnte aus Platzgründen die Kupplungskinematik nicht ganz normgerecht konstruiert und ausgeführt werden. Dadurch ergibt sich im Vergleich zum Wagenabstand untereinander ein etwas grösserer Kuppelabstand zum nächsten angehängten Wagen. Auch bei den Wagen weicht die Kinematik in ihrer Längslage leicht von der Norm ab. Der Einsatz von handelsüblichen Kurzkupplungsköpfen wie der Fleischmann-Profilkupplung (Art.-Nr. 9545) und der PEHO-Clipskupplung (Art.-Nr. 301) ist daher nicht ohne Weiteres möglich. Diese Systeme kuppeln wegen des zu kleinen Wagenabstandes nicht ohne «Klimmzüge». Für



Der Triebkopf des Transalpin mit der Betriebsnummer 4010.06 mit Schweizer Stromabnehmer in N.

den Einsatz als Doppereinheit kann am Triebkopf wie am Steuerwagen die vordere Schürze nach unten abgezogen und eine Kupplung in den Normkupplungsschacht eingesteckt werden. Eine tolle Idee!

Elektrisches und Elektronisches

Über an den Radinnenseiten anliegende, leicht federnde Bronzeblechstreifen wird die Fahrspannung von allen acht Rädern der Lok aufgenommen und über hochflexible Litzen auf die Hauptplatine übertragen. Die Stromaufnahme für die Spitzensignalisierung beim Steuerwagen wurde auf die gleiche Art realisiert.

Die Lok besitzt eine Digitalschnittstelle nach der Norm Next18, der Steuerwagen eine klassische sechspolige Schnittstelle. Die Beleuchtung der Spitzensignale wurde mittels SMD-LED realisiert. Die digitale

Soundvariante ist werkseitig mit Decodern in Lok und Wagen des Digitalspezialisten ZIMO ausgerüstet. Das aufgespielte Soundfile gibt die diversen Geräusche des Fahrbetriebes über einen im Gepäckabteil der Lok verbauten Lautsprecher recht deutlich, lautstark und – soweit ich dies beurteilen kann – auch naturgetreu wieder. Ein nettes Gimmick ist das «sanfte» Überblenden vom roten zum weissen Spitzensignal des Triebkopfes beim Umschalten der Fahrtrichtung.

Die Digitalfunktionen

- F0 Licht
- F1 Sound ein, Aufrüsten/F1 Sound aus, Abrüsten
- F2 Signalhorn hoch
- F3 Signalhorn tief
- F4 Signalhorn hoch/tief gemischt
- F5 Schaffnerpfeif



Kuppelabstand mit der elektrisch leitenden PEHO-Magnetkupplung.



Eleganz und Dynamik: das «Gesicht» des Transalpin-Triebkopfes.