

der die grösste Fläche einnimmt. Alle anderen Farben werden mit dem Pinsel aufgetragen. Schon in der Modellierung im CAD werden kleine Bereiche, wie Fensterrahmen, leicht erhoben konstruiert. Diese kleinen Erhebungen vereinfachen es beim Lackieren, diese Bereiche mit dem Pinsel zu bemalen.

Einige Anbauteile, zum Beispiel die Puffer oder die Kupplungshaken, werden von den Modellloks übernommen, von denen die Fahrwerke stammen. Einzelne Rohre werden aus Kupferadern eines Stromkabels gebogen und an den Aufbau geklebt. Alle Anbauteile wurden bereits in der CAD-Konstruktion berücksichtigt, um sie möglichst einfach und präzise ankleben zu können.

Schon für die Wagen wurden Wasserschiebefolien bedruckt. Diese finden auch an den Lokomotiven ihre Anwendung. Sie werden am Computer designet und mit einem Laserdrucker auf spezielles Papier gedruckt. So entstehen die Beschriftungen auf den Tendern und die Zierlinien auf der Diesellokomotive. Um eine perfekte Passform zu erhalten, werden die designeten Linien der Diesellokomotive zuvor auf Papier gedruckt und an einem Prototyp auf Grösse und Passung getestet. Nachdem alle Farben lackiert und die Beschriftungen angebracht sind, werden die Aufbauten mit einer Schicht seidenmatten Klarlacke überzogen, um die Lackierung zu schützen und der Lok einen leicht edlen Glanz zu verpassen.

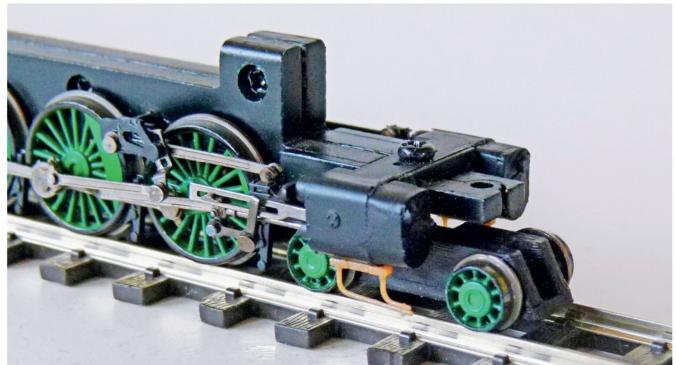
Die Fahrwerke bekommen ihre originale Lackierung. Hierbei werden die Speichenräder der Dampflokomotiven sowie die Rahmen und Drehgestelle der Tender beziehungsweise der Diesellok den Farben der Vorbilder angepasst.

Finish

Im letzten Schritt werden die Fahrwerke und die Aufbauten vereint. Die Dampflokomotivaufbauten werden von unten mit dem Fahrwerk verschraubt. Bei den Tendern ist dies leider nicht möglich, sodass die Schrauben von oben sichtbar sind. Die Position dieser Löcher ist nicht beeinflussbar, da das Fahrwerk das Einbringen von neuen Bohrungen nicht zulässt. Die Kohlespeicher der Tender werden mit echter Kohle befüllt. Die Kohle stammt aus New Romney und wird mit einem Hammer entsprechend gebrochen. Um auch der Lok Leben einzuhauen, wird ein Lokführer benötigt. Sitzende Dampfloksführer in Spur 1 sind nicht zu fin-



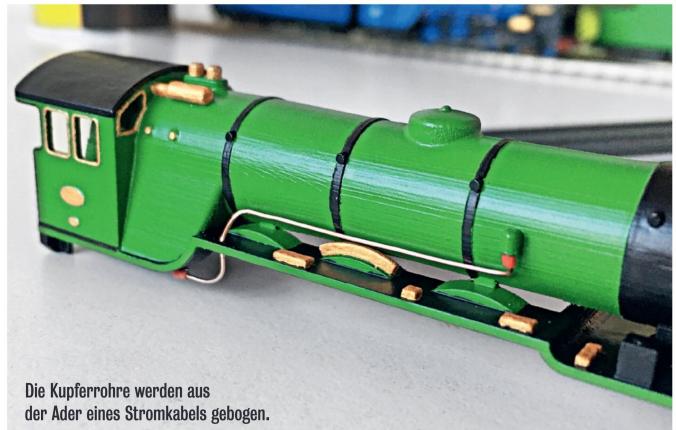
Die No. 1 Green Goddess fasst Kohle in New Romney.



Das Vorlaufdrehgestell entstammt auch dem Drucker, um das Fahrwerk etwas zu strecken.



Die Fahrwerke der A1-Schnellzuglok werden farblich an die jeweilige Lok angepasst.



Die Kupferrohre werden aus der Ader eines Stromkabels gebogen.