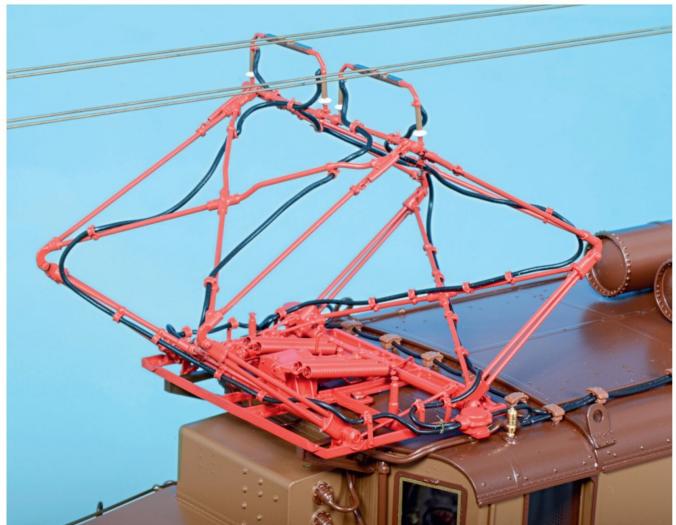


Doppeltraktion zusammen mit den E 431 sowie den E 554. Die 94 Tonnen schweren Lokomotiven wurden schon zu Beginn mit Pantografen ausgerüstet, während die meisten anderen Drehstromloks Stangenbügel aufwiesen. Drehstromlokomotiven verfügen über vier Fahrstufen, mit 37,5, 50, 75 und 100 Kilometern pro Stunde.

Mit dem Verschwinden des Drehstromnetzes ist ein Stück der Entwicklungsgeschichte elektrischer Lokomotiven verloren gegangen. Immerhin: Die Jungfrau- und die Gornergratbahn in der Schweiz fahren immer noch mit Drehstrom im damaligen Sinne. Aber selbst heutige Elektrolokomotiven, wie die Re 460 der SBB, werden wieder durch Drehstrom-Asynchronmotoren angetrieben. Frequenzumrichter machen es möglich, aus dem einphasigen Bahnstrom einen Drehstrom variabler Frequenz zu erzeugen. Neben den beiden Geschwindigkeitsmessern sind weiter ein Kompressor und die Friedmann-Ölpumpe mechanisch angetrieben.

Die Modelle

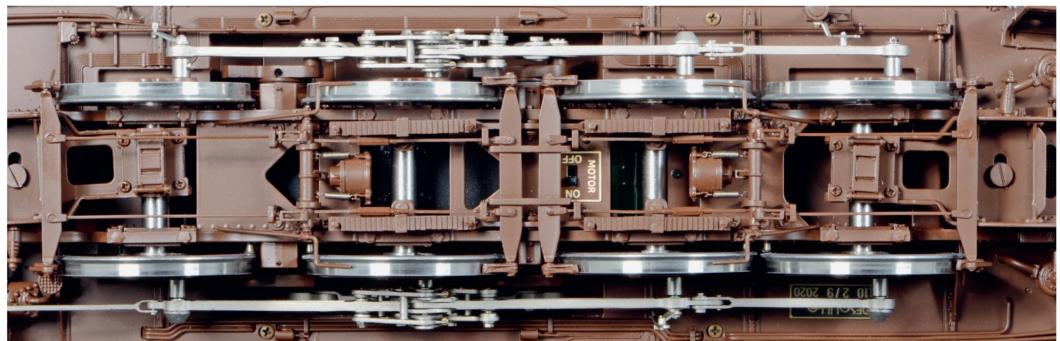
Die E 432 der italienischen Staatsbahnen wurde in den Epochen II bis IV vom Tessiner Hersteller Pesolillo SA in insgesamt 21 Versionen im Massstab 1:43,5 hergestellt. Der Lokkasten war zu Beginn schwarz lackiert, während die Speichenräder in Rot gehalten wurden – möglicherweise in Anlehnung an die Farbgebung der damaligen Dampflokomotiven, obwohl das Rot der Räder von Dampf- und Elektrolokomotiven unterschiedlich war. In den späten 1930er-Jahren erhielten Elektrolokomotiven einen braunen Anstrich (Castano Isabella), um



Die E 432 wurde schon zu Beginn mit Pantografen und nicht mit Stangenbügel ausgerüstet.



Ein tolles Schauspiel bietet der Antrieb des mechanischen Kompressors.



Nur wenige Details verraten, dass es sich hier um die Modellumsetzung handelt. Die Achsen sind kugelgelagert und die Blattfedern voll funktionsfähig.