



Bei genauem Hinschauen erkennt man den in U-Form ausgeführten Schnitt am Unterbau des Wagens.



Foto: Hans Roth

entfernt werden, woraus eine Länge über Puffer von 95,2 mm resultiert, was eine tolerierbare Abweichung von 0,7 mm ergibt.

Wenn der Kasten fertig zusammengeklebt ist, müssen die verdeckten Verstärkungsstege und die Öffnungen für die Festigungsrasträsen von Dach und Boden angepasst werden. Beim Dach kann über die Hälfte gemäss Skizze direkt vom K3 übernommen werden. Da die Vorbilder unterschiedliche Anordnungen der Abdeckleisten aufwiesen, kann hier nach eigenem Gusto mit ein bis drei Schnitten vorgegangen werden. Typisch für die Wagen ist der geringere Abstand von 6,5 mm zweier dieser Leisten zwischen Tür und Bremserhaus. Am Schluss muss eine Längenreduktion des Daches von 19 mm gegeben sein.

Beim Fahrwerk wird es etwas anspruchsvoller: Beide Vorbilder haben einen Achsstand von 5 m, was bedeutet, dass die 19 mm zwischen der Pufferbohle und der Radmitte eingespart werden müssen. Um die Kupplungskulisse nicht zu verlieren, wird diese U-förmig innerhalb des Rahmens ausgeschnitten (inklusive Pufferbohle und Bremserhausbühne) und danach in Richtung Wagenmitte verschoben. Die relevanten Masse können der Skizze entnommen werden. Diese Lösung ist nicht unbedingt schön anzusehen, aber die Funktionalität

Nach abgeschlossenem Umbau präsentiert sich der Nestlé-Güterwagen unserem Fotografen.

bleibt erhalten. Nach dem Verkleben mit dem Ballastgewicht kann die Lage der Rastnasen überprüft werden.

Wer möchte, kann die Holzfüllung der Bremserhaustüren mit Evergreen-Profilen anpassen oder die Türen geschlossen dar-

stellen. Nun ist das Modell bereit für die Lackierung und die Beschriftung. Als Ergebnis erhalten wir ein individuelles Modell eines interessanten Vorbildes, das wohl geringe Chancen auf eine Realisierung in einer Grossserienproduktion hat. 



Stehen der längere K3, der als Grundmodell für den Umbau diente, und der kürzere K2 nebeneinander, erkennt man sofort die Unterschiede.