


Nachdem ich so weit mit dem Bau der Xrot fertig war, folgte das Warten auf den Schnee. Und dieser fiel diesen Winter ungewöhnlich früh. Zugegeben: nur 2 cm über der Gleisoberkante und dazu noch Nassschnee. Aber gerade das ist für die Bilder am schönsten. 10 cm Neuschnee zeigen zwar die Leistungsfähigkeit einer Schneeschleuder, aber leider ist das zu viel, um die Illusion vom grossen Vorbild zu vermitteln. 

Volldampf.TV begleitete im Winter 2008 eine Sonderfahrt mit der historischen Dampfschneeschleuder der Rhätischen Bahn.

<https://loki.ch/de/schleuderfahrt>



Tabelle der wichtigsten Daten

Gewicht der Schleuder voll ausgerüstet mit allen Vorräten	7,2 kg
Gewicht des Tenders	1,4 kg
Bohrung und Hub des Schleudertriebwerks (Flachschieber)	13 × 20 mm
Bohrung und Hub der Fahrwerk-Triebwerke (Volldruck)	12 × 18 mm
Betriebsdruck	ca. 4 bar

Betriebsdrehzahl etwa 200 bis etwa maximal 800 min⁻¹
 Übersetzung 2 zu 1 zum Schleuderrad
 Maximale Schleuderhöhe kurzzeitig etwa 10 cm
 Maximale Leistung des Schleudertriebwerks kurzzeitig über Kesselreserve abgedeckt ca. 40 Watt

RC: Dampfzufuhr Schleudertriebwerk, Umsteuerung und Dampfzufuhr der Fahrwerke
 Stromversorgung der RC und der Beleuchtung über schiebendes Triebfahrzeug
 Unabhängiger Betrieb etwa 6 Minuten über eingebaute Goldcaps im Tender möglich

Die unabhängige Betriebsart ohne Schubunterstützung wird nur im Sommer genutzt, weil der Dampfverbrauch der Fahrwerke recht hoch ist. Im Winter wird ausschliesslich der Schubbetrieb genutzt, und durch ein Ventil saugen dann die Triebwerke Luft an, um keinen Gegendruck zu erzeugen. So wird die volle Kesselleistung für die Schleuder zur Verfügung gestellt und auch keine Wärme zu den Radreifen durch die nicht wärmeisolierten Triebwerke geleitet.



Das Resultat der Lackierung kann sich sehen lassen und verleiht dem Modell einen Hauch von echter Eisenbahn.