



Die Kupplung der Wagen geschieht über Kupplungsstangen.



Viel Augenmerk wurde auf die Dachgestaltung im Bereich der Stromabnehmer gelegt.

teilen zusammengesetzt. Ein mehrfarbiger, dem Vorbild nachempfundener Stromabnehmer krönt die jeweiligen Dachpartien.

Viel Beachtung wurde auch den Detailunterschieden zwischen den ETR 610 und der SBB-Nachbauserie RABe 503 geschenkt. Nicht nur wurden die geänderten Bugklappen und der einzelne Scheibenwischer nachgebildet, auch die unterschiedlichen LED-Scheinwerfer wurden berücksichtigt, was im Fahrzeuginnern zu einer anders bestückten Platine für die Frontbeleuchtung führte.

Die Modelle sind in einem wohltuenden Glanzgrad lackiert. Die Bedruckung ist luppenrein und vollständig ausgeführt. Selbst kleine technische Anschriften sind weitgehend lesbar. Etwas schade ist jedoch, dass im Frontbereich nicht alle Vertiefungen der gravierten Wartungsluken beziehungsweise Führerstandtüren sauber bedruckt sind – etwas, was besonders beim blauen Zierstreifen der Cisalpino-Varianten auffällt.

Mechanik und Elektrik

Der Triebzug ist als klassische Lok mit Wagenzug-Steuerwagen-Einheit gebaut. Der Antrieb ist komplett im A-Endwagen konzentriert. Der B-Endwagen ist als reiner Steuerwagen, die Zwischenwagen sind als normale Wagen ausgeführt. Im gekuppelten Zustand sind die leicht gefedert ausgeführten Tunnelübergänge praktisch geschlossen – der Abstand liegt zwischen 0 und 1 mm, je nachdem, ob der Zug geschoben oder gezogen wird.

Zwischen den einzelnen Fahrzeugen ist eine Kinematik mit NEM-Schacht vor-

handen. Die beiliegenden Kuppelstangen kuppeln den Zug nur mechanisch. Sie sind mit blass 10,5 mm Länge jedoch erheblich kürzer, als es nach NEM sein müsste. Der Einsatz von handelsüblichen Kupplungen zur einfacheren Trennung der einzelnen Fahrzeuge führt daher zu deutlich vergrößerten Abständen. Kupplungen an den Endwagen zur Bildung einer Doppeltraktion sucht man leider vergebens. Dies ist insoffern schade, als gerade unsere Spurweite prädestiniert ist zum Fahren von vorgiblerecht langen Zügen. Immerhin etwa die Hälfte der mit ETR 610/RABe 503 betrie-

benen Eurocitys sind in der Schweiz in Doppeltraktion geführt.

Ein wartungsfreier Fünfpolmotor treibt den Zug an. Dieser ist von aussen weitgehend unsichtbar in der Wagenmitte des A-Endwagens untergebracht und treibt beide Drehgestelle via Kardanwellen und Schneckengetriebe an. Pro Drehgestell ist jeweils das rechte Rad der vorlaufenden Achse mit einem Haftraden ausgerüstet. Im Dachbereich ist auf der ganzen Länge eine Leiterplatte eingebaut, die auch die NEM-Schnittstelle zur einfachen Digitalisierung trägt. Beim A-Endwagen ist dies eine Schnittstelle

Blick auf die Wagenenden. Gut zu sehen der NEM-Schacht für die Kuppelstangen.

