



Wie auf diesem Bild gut zu sehen ist, besteht der Rahmen der Lokomotive aus massiven Stahlblechen, die miteinander verschweisst sind.

nal nachzuempfinden. Der Antrieb und die Technik, die von aussen nicht sichtbar sind, sollten so ausgeführt werden, dass sie dem rauen Betrieb auf der Gartenbahn im Freien lange standhalten würden.

Die Lokomotive wurde im CAD geplant, wodurch auch Daten für das Laserschneiden der Bleche abgeleitet werden konnten. Ich entschloss mich aber, nur jene Komponenten im CAD detailliert zu konstruieren, die wichtig für den Antrieb oder die extern zu fertigenden Teile waren.

Fahrwerk und Rahmen

Der sichtbare Teil des Rahmens entspricht exakt den verkleinerten Originalzeichnungen von Stadler. Sobald die Grösse und die Geometrie feststanden, machte ich mich an die Entwicklung des Antriebs. Dieser sollte durch zwei baugleiche Antriebseinheiten realisiert werden. Von Anfang an beschloss ich, die Achsen nicht in den von aussen sichtbaren Achslagern aufzuhängen, sondern zwischen den Radscheiben zu lagern. Die zwei einzelnen Fahrwerke wur-

den an einer Grundplatte befestigt. Diese Grundplatte wurde nur über vier Schrauben mit dem Rest der Lok verschraubt. Im Fall einer Reparatur kann das Fahrwerk also recht einfach aus der Lokomotive ausgebaut werden. Um die Ströme klein zu halten, entschied ich mich für 24-V-Motoren mit einer Nennleistung von jeweils 280 W. Die Motoren wurden zwischen den Radscheiben positioniert, wodurch es möglich ist, das Drehmoment direkt über Stirnzahnräder vom Motor auf die Achse



Die Achslagerattrappen bestehen aus einem Stapel von Laserteilen.



Die Blattfeder ist hübsch, hat aber bloss eine optische Funktion.