



Mit dem Potentiometer in den Batteriekästen wird die Helligkeit der Beleuchtung reguliert.



Der F3ü-Gepäckwagen der Serie 18211 bis 18435, wie er zwischen 1920 und 1945 verkehrte.



Der F3ü 18279 mit hellgrauem Fahrwerk war zwischen 1934 und 1959 in Betrieb.

stangen der Übergänge, weil die Wagen nur noch in Lokalzügen verwendet wurden. Für Schnellzüge standen nun genügend Vierachser der neuen Bauart zur Verfügung, ab 1937 sogar die Leichtstahlwagen.

## Die Modelle

Die Pesolillo SA produzierte die gesamte Wagenserie in einer hohen Qualität. Gesamthaft wurden 313 Wagen produziert. Selbst die Post- und Gepäckwagen fehlen nicht, auch nicht der AB3ü mit der Vakuumbremse. Daher lassen sich Schnellzüge aller Art bis in die späten 1930er-Jahre bilden. Die Versionen ohne Faltenbälge waren zwischen 1934 bis 1955 in Betrieb, wobei die epochalen Übergänge flüssig verließen. In dieser Zeit wurden sie für lokale Personenzüge eingesetzt. Einige der Wagen besorgten in den späten 1930er-Jahren den Personentransport in den Autozügen durch den Gotthardtunnel.

Die Detaillierung der Wagen lässt keine Wünsche offen. Vorbildgerechte Modellkupplungen, Federpuffer und magnetisch kuppelbare Faltenbälge sind selbstverständlich. Auch die verschiedenen, mitgelieferten Routentafeln haften magnetisch. Die Achsen sind mit echten Blattfedern abgedeckt, wobei der A3ü mit den langen Federn besonders beeindruckt. Der Hersteller verspricht, dass die Wagen einen Radius von 1,8 Metern durchfahren, aber die Praxis zeigt, dass sie selbst 1,6 Meter problemlos meistern. Möglich macht das die leichtgängige Schiebemechanik der Mittelachse.

Die SBB beschafften lediglich 20 Erstklasswagen, hier der A3ü 602 in der Ursprungsversion.

