



Umbau einer Diesellok der Baureihe SD 40T-2

Die „Tunnel Motor“ der Southern Pacific

Speziell für die Bahnstrecke am legendären Donner Pass mit ihren zahlreichen Tunnel und Galerien wurde diese interessante Lokvariante Anfang der 70er Jahre entwickelt. Für Southern Pacific-Fan Urs Weibel ein Anreiz, diese Lok auch im Maßstab 1:29 umzusetzen.

■ Das Vorbild

Als Fan der ehemaligen Southern Pacific Railroad richte ich meinen Modellbahn-Lokomotivpark natürlich auf diese Bahngesellschaft aus. Da im Herbst 1996 die SP von ihrer härtesten Konkurrentin, der Union Pacific übernommen wurde, fahren bei mir auf der Moosecreek Line auch gelb-graue UP-Loks.

Dies entspricht absolut der Realität, da auch heute noch, rund 12 Jahre nach der Fusion, vereinzelt Loks im grau-roten SP-Farbschema auf dem UP-Streckennetz anzutreffen sind.

Die allgemeine Faszination der Southern Pacific rührt nicht zuletzt von einigen Besonderheiten her. Wie schon bei den

Dampflokomotiven bereiteten die vielen Tunnel und Schneegalerien am Donner Pass in Nordkalifornien auch den Diesellokomotiven Probleme. Insbesondere wenn diese in der üblichen Mehrfachtraktion fuhren, wurden von der zweiten Lokomotive die Abgase der ersten angesaugt, was zu Leistungsverlusten führte. Aus diesem Grunde entwickelte die EMD (GM Elektro Motive Division) im Jahr 1973 für die Southern Pacific und die Rio Grande die „Tunnel Motors“. Bei diesen Lokomotiven der Baureihen SD 45T-2 und SD 40T-2 wurde die Luftan-





Das Heckteil und die vordere Dachpartie im Rohbau, hier fertig verspachtelt und im Vergleich dazu Ansichten des fertigen Modells

saugung für die Lüfter im Heck nach unten verlegt.

Selbstverständlich sollte auch auf meiner Bahnlinie eine solche Tunnel Motor ihren Betrieb verrichten. Leider ist diese spezielle Lok im Maßstab 1:29 in keinem Sortiment der Spur G-Hersteller vorhanden. So habe ich mich an einen Umbau gewagt. Als Basis verwendete ich eine SD 40-2 von USA-Trains.

Unter anderem aufgrund der Erfahrungen eines Kameraden, der bereits eine Rio Grande „Tunnel Motor“ umgebaut hat, fiel meine Materialwahl für dieses Projekt auf Kunststoff-Platten und -Profile von Evergreen Styrene. Diese sind in jeglicher Form, Stärke und Größe zu haben. Die Firma Old Pullman in Stäfa (in der Nähe von Zürich) führt das gesamte Sortiment, meistens sogar alles ab Lager.

■ Umbau von Rädern und Elektrik

Ich verzichte hier auf eine detaillierte Beschreibung der Arbeiten an den Rad-

sätzen und der Elektrik. Das Austauschen der USA-Trains-Radsätze mit den leidigen Gummiringen gegen Chrom-Stahlräder ist für mich ein Muss. Bei sämtlichen meiner Lokomotiven dieses Herstellers sind die Radsätze ausgetauscht. Abgesehen von der viel geringeren Verschmutzung ist der Ärger mit losen und wegfallenden Gummiringen

diesen Umbau wert. Dieser Austausch ist jedoch relativ kompliziert, von daher habe ich diese Arbeit vertrauensvoll meinem Kamerad mit der Rio Grande „Tunnel Motor“ anvertraut.

Heckpartie fertig ausgestaltet, ohne die oberen Lüftungsgitter. Diese werden am Schluss nach dem Farbspritzen angebracht.



Er übernimmt auch den Einbau von Dioden zur Verlangsamung der Fahrt im Analog-Betrieb (im Gegenzug baue ich ihm dann wieder bei Gelegenheit eine Brücke). Dieser elektrische Umbau ist notwendig, will man im Analogbetrieb Loks von USA-Trains in Doppel- oder Mehrfachtraktion mit solchen von Aristocraft betreiben. Leider haben es die beiden Hersteller bislang nicht vermocht, Motoren und Getriebe aufeinander abzustimmen, so dass die Aristocraft-Maschinen wesentlich langsamer laufen.

Anfang der Neunziger Jahre bestimmte die amerikanische Eisenbahnbehörde, dass an sämtlichen Lokomotiven auf dem Streckennetz der USA zwei Scheinwerfer auf der Höhe der Umlaufplattform über dem Chassis montiert werden mussten: die so genannten „Ditch-Lights“ (ab 1995 sollten diese sogar wechselseitig blinken). Leider besitzen die älteren Modelle von USA-Trains und Aristocraft keine solchen Scheinwerfer, weshalb auch hier selbst Hand angelegt werden muss. Daneben hat die SP in dieser Zeitepoche die oberen Doppelscheinwerfer am Führerhaus entfernt und an der Nase der Lok angebracht. Somit musste ich natürlich auch diesen Umbau an meiner Tunnel Motor vornehmen. Damit ich die Scheinwerfer permanent leuchten lassen kann, wurden im Tank unterhalb des Chassis zwei 1,5 V-Batterien montiert, die den „Strom“ für die Scheinwerfer liefern und über einen Schalter ein- und ausgeschaltet werden. Somit leuchten sie auf Wunsch auch im Stand, was gerade bei Fotoaufnahmen sehr vorteilhaft ist.



■ Anpassen von Front und Heck

Das Abändern der eigentlichen Frontpartie ist nicht allzu zeitintensiv. Die Arbeiten beschränken sich auf das oben genannte Versetzen der Scheinwerfer (den oberen Doppelscheinwerfer schneide ich vorsichtig heraus und setze ihn in der Nase wieder ein), das Anbauen der Ditch-Lights sowie eines SP-Schneepfluges, der wesentlich breiter und höher ist, als der beigelegte von USA-Trains. Diesen Snow-Plow schneide ich aus Kupferblech und forme ihn über einem runden Stab. Mit einer Spitzzange werden dann noch die oberen Rundungen abgebogen.

Komplizierter ist der Umbau der Heckpartie. Ich habe mich aus Stabilitätsgründen entschlossen, den oberen Kasten der SD 40-2 beizubehalten und die Verlängerung nur anzusetzen. Dazu verwende ich 4 mm Kunststoffplatten, die ich mit einem Spezialkleber mit dem vorhandenen Kasten praktisch verschweißen kann. Die runden Lüfter auf dem Dach und die oberen seitlichen Lüftungs-

Der Gesamteindruck der „Tunnel Motor“ in den originalfarbenen Dark-Grey und Scarlet-Red der Southern Pacific ist beeindruckend

Details am umgebauten Dach



gitter (Ansaug-Öffnungen) werden entfernt und mit 1 mm Kunststoffplatten zugleibt und verspachtelt. Die neuen unteren großen Lüftungsöffnungen müssen sodann mit einer kleinen Trennscheibe herausgeschnitten werden. Dies ist tückisch, da der Kunststoff im Schnitt aufgrund der Hitze immer wieder zuklebt. Geduld ist angesagt.

Nun erfolgt die Formgebung mit der leicht angeschrägten Dachpartie, wo anschließend die vier oberen Lüftungsgitter aufgesetzt werden. Als nächstes zu den unteren Ansaugöffnungen: diese werden mit Winkelprofilen eingefasst und innen ein Flachprofil als Auflager für die 1 mm Rundstäbe der Gitter angebracht. Dasselbe gilt auch für die oberen vier Lüftungsöffnungen. Wobei für das obere Gitter eine Kreuzlage vorgesehen ist, gemäß dem Original. Dazu verwende ich Rundstäbe mit 0,75 mm Durchmesser. Die „Tunnel Motors“ der



Heckansicht der SD 40T-2 No. 8300. Man beachte die riesigen, seitlichen Ansaugöffnungen für die „Frischluft“.



Sand und die Ösen für die Kranhaken zum Entfernen des „Bodys“.

■ Letzte Feinarbeiten

Die Dachpartie muss ebenfalls noch umgestaltet werden. Das Blinklicht auf dem Dach des Führerhauses wird entfernt. Dann folgt die Versetzung des Hornes von vorne in den hinteren Teil der Lok. An dessen Stelle kommt vorne der Kasten für die Klimaanlage hin. In der Mitte des Daches (links) erhält die Lok die SP-typische Abdeckung der Funkanlage: eine Platte auf vier Rundstäben.

Nunmehr erfolgt nun Lackierung der Lok; zum Spritzen verwende ich das ori-



SP haben hinten in der Mitte einen merkwürdigen Anbau, in den die Doppelscheinwerfer integriert sind. Auch für diesen Anbau sowie die seitlichen oberen Wartungskappen verwende ich 0,5 bis 1 mm Kunststoffplatten. Zu guter Letzt fixiere ich wieder die Steigseisen, den oberen hinteren Einfüllstutzen für

ginal Dark-Grey und Scarlet-Red der Southern Pacific. Die erforderliche Beschriftung stellt mir ein Kamerad her, der im Druckereigewerbe tätig ist. Diese Schriftzüge sind auf sehr dünne Klebefolie gedruckt, die auf der einen Seite mit einer Transferfolie bestückt ist. So gelingt das perfekte Anbringen der Beschriftung. Abschließend verwende ich Mattschwarz und Rost zur Alterung der Lok. Vor allem die Dachpartie um den Auspuff herum sowie bei den Lüftungsgittern ist Russ-Schwarz angesagt.

Nach dem Trocknen der Farben steht einem Einsatz auf der Moosecreek Line zusammen mit meinen UP-Loks nichts mehr im Wege.



Hauptmerkmale des Umbaus

Radsätze

- Austausch gegen Chromstahlräder ohne Gummiringe mit korrektem, massstäblichem Durchmesser.

Elektrik

- Einbau von Dioden zur Verlangsamung der Fahrt
- Entfernen aller fahrstromabhängigen Leuchten und Scheinwerfer
- Einbau von batteriebetriebenen Scheinwerfern mit Ein/Aus-Schalter

Front

- Versetzen der oberen Scheinwerfer vom Führerhaus in die Nase
- Anbau eines originalgetreuen SP-Schneepfluges
- Abändern der Frontpartie gemäß SP-Standard

Heckpartie

- Verlängern um ca. 5 cm
- Aufschneiden der Seitenwände und Einbau der unteren, seitlichen Lüftungsgitter
- Aufsetzen der vier Lüftungsgitter (Abluft) auf der Dachpartie
- Komplettes Umgestalten der Heckpartie nach SP-Standard

Dachpartie

- Entfernen des Blinklichtes, der Antenne und der Hörner
- Aufsetzen des Kastens für die Klimaanlage und der Antennenanlage
- Versetzen des Horns nach hinten.

Outfit

- Entfernen der Beschriftung und Neulackierung der gesamten Lok im Original-Farbtönen
- Neubeschriftung mit dünner Klebefolie
- Alterung der Lok mit abschließendem Überspritzen mit mattem Klarsichtlack

Text + Fotos: Urs Weibel



verworfene Bilder