

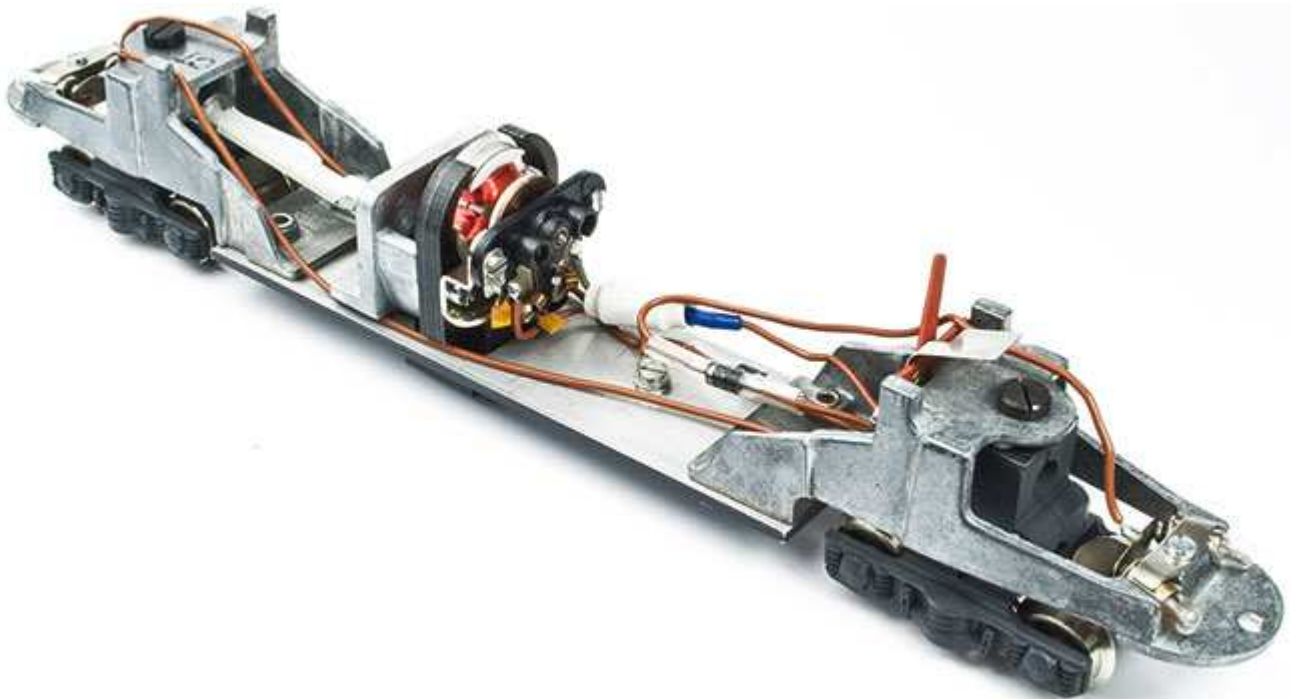
## Art.Nr. 100/101 Roter Pfeil:

Im roten Pfeil ist der Motor vom Getriebe getrennt im Chassis verbaut. Anders als bei den heutigen Modellen kann der Motor und das Getriebe nicht als Einheit demontiert beziehungsweise Ausgetauscht werden. Im Bild gut ersichtlich ist die Funktion des Motors mit dem Scheibens Kollektor und den Kohlen-Bürsteneinsätzen.

Art.Nr. des Ankers mit Scheibenskollektor: 100707

Art.Nr. des Feldmagneten: 100719

Um den Roten Pfeil digitalisieren zu können muss, wie für alle AC Modelle, ein Permanentmagnet eingebaut werden. Dazu verwenden wir die Art.Nr 161216-90 wobei an den Lamellen aber Fräsarbeiten durchgeführt werden müssen.

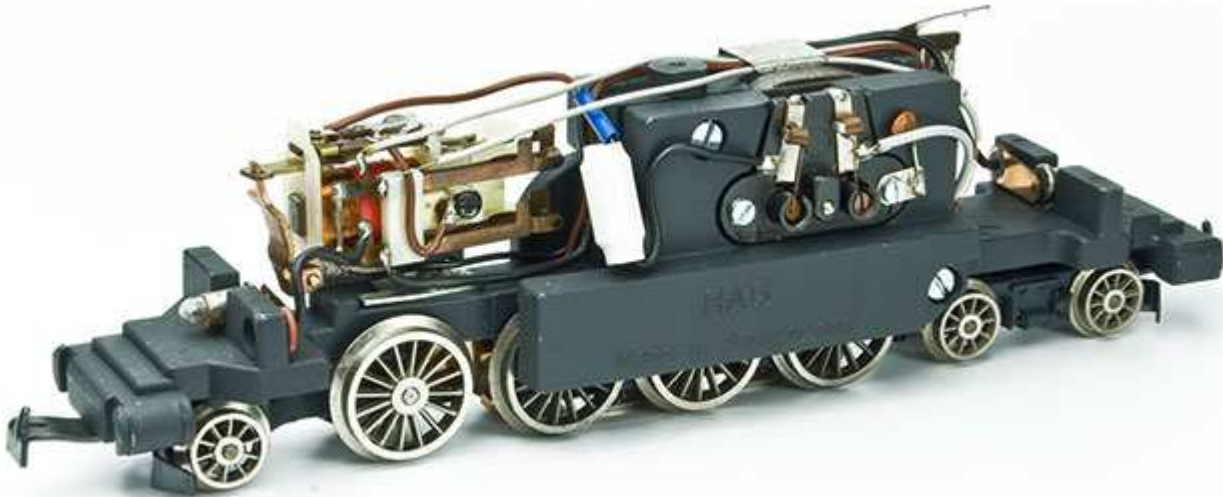


## Art.Nr. 140/141 Ae4/7 der alten Generation

Ebenfalls im Modell integriert ist der Motor der Ae4/7 der alten Generation. Der Motorblock ist im Chassis integriert. Hier sind primär aber Teile des Motors 64 verbaut.

Art.Nr. Anker Typ 64: 160107-75

Art.Nr. Feldmagnet/ Permanentmagnet: 160119-75/ 161216-90



## **Motor 150 für den Triebwagen der alten Generation Art.Nr. 150/151, 190/191, 250/251, 252/253, 260/261.**

Dieser Motor wird als Einheit gebaut. Das Getriebe ist einerseits an dem Motorblock, sowie am Antriebsradbalken montiert. Für Digitalumbauten wird der Magnet 151216-90 verwendet.



## Der Motor 64 für die Modelle der Gruppen:

16- Re4/4II der alten Generation

18- Re4/4 BLS

18- Ae4/4 BLS

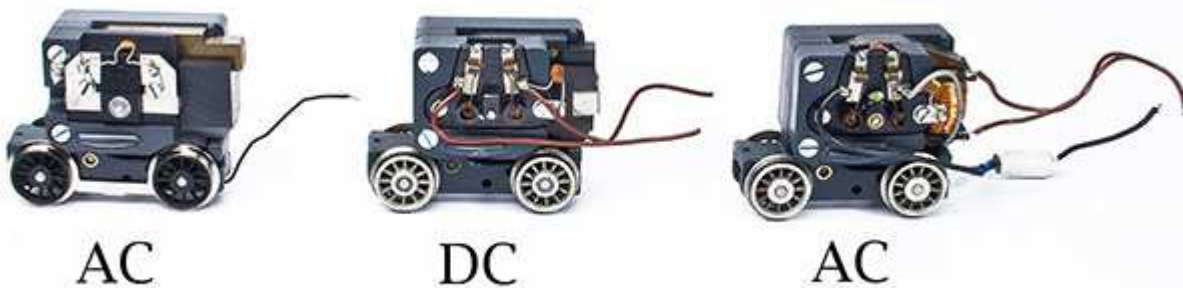
22- Re4/4I

22- Re4/4I Pendel

24- Ae8/8

Dieser Motor wurde 1964 veröffentlicht und fortan für alle Neukonstruktionen verwendet. Zu Anfang noch ohne Kugellager und mit Scheibenkollektoren bestückt, kann er heute zu einem Motor 88 umgebaut werden. Vom ursprünglichen Typ 64 werden keine Ersatzteile mehr produziert, jedoch sind noch Restbestände verfügbar. Für Digitalumbauten wird der Magnet 161216-90 verwendet.

Auf dem Bild ganz links: Die heutige Ausführung als Motor 88, in diesem Falle für eine Ae8/8 mit 4 Motoren, daher die zusätzliche Fräsung für den Radschleifer. Ebenfalls gut erkennbar das Kugellager. Auf dem Bild ganz rechts ist an dieser Stelle die Messingbüchse mit dem in Öl getränkten Docht ersichtlich.



## Motor 88 für die Modelle der Gruppen:

15- Triebwagen der neuen Generation

16- Re4/4 II und III der neuen Generation

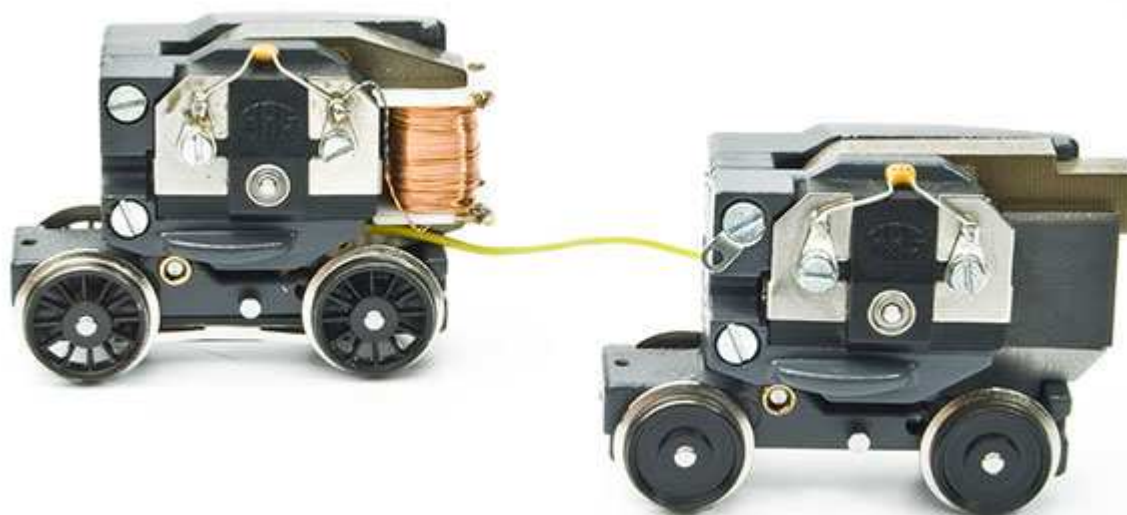
20- Re6/6

26- Re456

28- Re460

30- Re450

Dieser Motor ist vom Konzept und der Übersetzung des Getriebes primär identisch mit dem Motor 64. Unterschiede sind zu finden im kleineren und kompakteren Motorblock sowie in den schmaleren Breitenmassen. Der grösste Unterschied ist jedoch, dass der Motor 88 mit einem Trommelkollektor und zwei Kohlen ausgestattet ist. In Kombination mit den Dellrin- Zahnradern bewirkt dies, dass der Motor bedeutend ruhiger und sauberer läuft. Für Digitalumbauten wird der Magnet 161216-90 verwendet. Auf dem Bild gut ersichtlich, die verschiedenen Räder. Der Motor links mit dem heute nicht mehr verwendeten Feldmagneten.



## Motor 88 für die Modelle der Gruppe 11 Ae6/6

Im Falle des Motors 88- 122060 für die 11- Ae6/6 wurde der Motorblock von zwei auf drei Achsen erweitert, der Typ ist aber identisch.



## Motor 88 für die Modelle der Guppe 13 Ae4/7 neue Generation

Ebenfalls verändert wurde der Motorblock mit dem Getriebe für die 13- Ae4/7 der neuen Generation.



## Motor 88- 34 für den Gelenktriebwagen GTW2/6 und 2/8

Dieser Motor entspringt ebenfalls aus dem Motor 88, allerdings wurde er für den GTW massgefertigt. Der Motorblock wurde so stark verkleinert, dass das Getriebe unter dem Magnet Platz nehmen musste. Für die Umstellung von analog auf digital müssen keine Änderungen vorgenommen werden.

