

Der Hauptbahn Renner

BR 01.10 von Kiss



Vorbild

Die BR 01.10 ist eine Weiterentwicklung der erfolgreichen Schnellzugdampflokomotive BR 01, die ab 1926 das Rückgrat des Schnellzugdienstes in Deutschland bildete. Die Deutsche Reichsbahn brauchte für hochwertige Zugleistungen im D-Zug und Fernschnellzugdienst noch stärkere Maschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h.

Die Konstrukteure der Einheitslok BR 01.10 übernahmen viele Teile von der BR 01, die neue Lokomotive erhielt aber ein Dreizylinder-Triebwerk, mit dem mehr Leistung und vor allem bessere Laufruhe erreicht wurde. 1939 wurden 204 Maschinen bestellt, von denen, bedingt durch die Kriegereignisse, aber nur 55 ausgeliefert wurden. Hersteller war die Firma Schwartzkopff. Die Loks erhielten zu Beginn eine aufwendige Stromlinienverkleidung, die zwar den Luftwiderstand senkte, aber Probleme bei der Wartung verursachte; trotz Rollläden an den Treibrädern gestaltete sich der Zugang zum Triebwerk schwierig.

Nach dem Krieg waren die meisten Loks schwer beschädigt, und 1945 wurde sogar die Ausmusterung der Baureihe verfügt. Wegen des akuten Lokmangels der Nachkriegszeit wurden einzelne Exemplare dann doch wieder hergerichtet. Erst 1949 entschloss man sich, die Baureihe aufzuarbeiten und entfernte zuerst die Stromlinienverkleidung, und so

konnten nach und nach wieder Loks in den Dienst übernommen werden. Auch nach dem Krieg waren Schnellzüge die Hauptaufgabe der leistungsfähigen Lokomotiven, sie zogen hochwertige D-Züge und F-Züge quer durch Deutschland.

Die blaue BR 01 1087, die von Kiss unter anderem aufgelegt, und die dankenswerterweise für den Bericht zur Verfügung gestellt wurde, ist in ihrer spektakulären Farbgebung beim Vorbild ein Einzelstück geblieben. Sie fuhr auch nur wenige Jahre in dem eleganten Stahlblau. Nur einige Loks der Baureihe 03 erhielten Anfang der 1950er Jahre ebenfalls die blaue Lackierung der F-Züge. Da die Farbe nicht hitzebeständig war, wurden aber alle blauen Loks schon nach wenigen Jahren wieder schwarz lackiert.

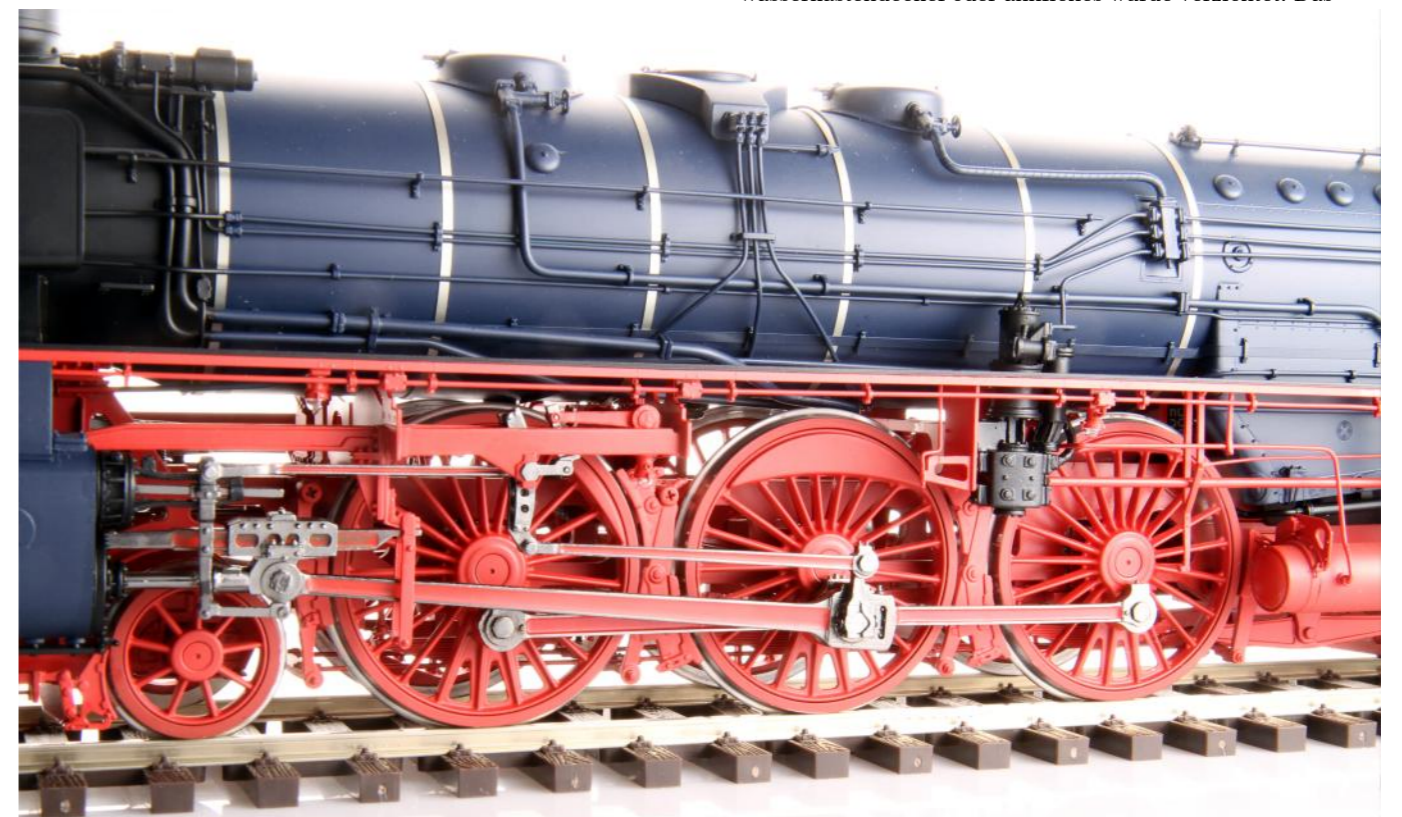
Problematisch war, dass seinerzeit zum Bau des Kessels die nicht alterungsbeständige Stahlsorte St 47 K verwendet wurde. Da man zu dem Zeitpunkt auf die Maschinen nicht mehr verzichten konnte, wurden ab 1953 neue Hochleistungskessel bei Henschel in Auftrag gegeben. 33 Maschinen wurden auch auf Ölhauptfeuerung umgerüstet, was den Wirkungsgrad weiter erhöhte und den Job für den Heizer wesentlich angenehmer machte. Entsprechend ihrer bewegten Geschichte gab es in der Einsatzzeit der BR 01.10 etliche unterschiedliche Ausführungen und Varianten mit Kohle- und Öltender. 1975 endete die Einsatzzeit bei der DB. Etwa ein Dutzend der eleganten Schnellzugloks ist erhalten geblieben, einige davon sogar in betriebsfähigem Zustand, und auch diese Loks bildet Kiss in der Epoche 5 Version nach.

Modell

Kiss trägt dem Variantenreichtum des Vorbildes Rechnung und bringt die Pacific Schnellzuglok in acht Versionen: Eine schwarze und eine blaue Ausführung der Epoche 3a mit Altbaukessel und Kohletender, dazu je zwei Versionen mit Neubaukessel in Epoche 3b, 4 und 5, jeweils eine Variante mit Kohle- und mit Öltender.

Die Modelle sind komplett in Messing im Maßstab 1:43,5 hergestellt. Ein Faulhabermotor treibt mittels Zahnriemen die hintere Kuppelachse an, die anderen Achsen sind über das Gestänge gekoppelt. Das gekapselte Getriebe ist wartungsfrei. Die Lok ist mit Mikrobirnchen beleuchtet: Es gibt eine Stirn-

beleuchtung vorn und hinten sowie im Führerhaus. Die Lampen für die Triebwerksbeleuchtung sind als unbeleuchtete Glaskörper wiedergegeben und funktionslos. Die Lok verfügt im Tender über eine 21-polige Schnittstelle für die Digitalisierung; die Betriebsanleitung informiert ausführlich über



den Einbau des Digitaldecoders. Die Rauchkammer lässt sich öffnen und ist für den Einbau eines Raucherzeugers vorgesehen, auch die Kabel sind schon verlegt.

Der Tender ist mit einer speziellen Hakenkupplung gekuppelt, die bei allen Kiss Loks zum Einsatz kommt. Sie kann angepasst werden, um je nach Gleisradius den geeigneten Lok-Tender Abstand einstellen zu können. Die elektrische Verbindung schafft ein 10-poliger Stecker. Es ist allerdings ein bisschen fummelig, diesen einzustöpseln, obwohl man bei Kiss alles getan hat, das so leicht wie möglich zu machen, denn die im Tender versteckten Kabel sind ziemlich lang; sie rutschen im Betrieb unsichtbar in den Wasserkasten. Die Aufstiegsleitern zum Führerhaus lassen sich nach außen klappen; bei engen Radien hat der Tender genug Platz, um auszuschwenken. Eine elegante Lösung, der Klappmechanismus bleibt bei Geradeausfahrt und in leichten Kurven komplett unsichtbar.

Die Kolbenstangenschutzrohre sollten vor Inbetriebnahme in die Zylinder geschraubt werden; je nach verwendetem Radius müssen sie auch unmontiert bleiben. Auch die Windabweiser aus transparentem Kunststoff müssen vom Kunden an das Führerhaus geklippt werden. Auf Spielereien wie zu öffnende Wasserkastendeckel oder ähnliches wurde verzichtet. Das



Modell wird mit Lokführer und Heizer aus Metallguss ausgeliefert. Wie bei solchen Modellen üblich, gibt es eine Schraubenkupplung an Lok und Tender, eine Kurzkupplungskulisse oder NEM Schacht sind zugunsten der Vorbildtreue nicht vorgesehen.

Optik und Betrieb

Das viereinhalb Kilo schwere Modell präsentiert sich makellos. Das Farbfinish ist ohne Fehl und Tadel, die seitenmatte Lackierung ist an keiner Stelle zu dick aufgetragen, alle Details werden prima wiedergegeben, und Farbtrennkannten sind absolut sauber. Auch die Beschriftung an Kessel und Lok ist einwandfrei und trennscharf. Die Lokschilder sind separat aufgesetzt und bilden mit silberner Schrift auf schwarzem Grund einen schönen Kontrast, ebenso wie die silbernen Kesselringe.

Das Triebwerk präsentiert sich mit maßhaltigem Antriebsgestänge und Steuerung, die Mechanik ist nicht überdimensioniert. Ein paar rot lackierte Kreuzschlitzschrauben tauchen im Fahrwerk auf, vor allem beim Bremsgestänge macht sich das etwas störend bemerkbar. Die Leitungen und Griffstangen sind akkurat und weitgehend vollständig verlegt, die Befestigungsmuffen samt Schrauben sind schön erkennbar. Entgegen der Prospektabbildung (die vermutlich das Spur 1 Modell zeigt) gibt es keine Sandfallrohre.

Sehr schön gelungen ist das funktionsfähige Innentriebwerk, das man leider nur in voller Pracht sehen kann, wenn man die Lok von unten betrachtet, obwohl der Barrenrahmen durch-



brochen ist und freien Durchblick unter dem Kessel gewährleistet. Aber das ist auch beim Vorbild so.

Kiss hat es geschafft, der Lok eine Kurvengängigkeit durch einen 800 mm Radius zu verpassen, ohne dass die Zylinder merklich nach außen versetzt werden mussten. Enge Radien oder Weichenwinkel sind kein Problem, aber schön sieht es nicht aus, wenn sich ein solcher Hauptbahnrenner durch enge Kurven quält.



Das Führerhaus ist detailliert gestaltet: Die Handräder sind rot hervorgehoben, die Manometer nicht nur weiß ausgelegt, sondern auch mit Skalen versehen. Auch der Halter für den Buchfahrplan fehlt nicht. Ein schönes Detail sind die Lüftungsklappen im Führerhausdach, sie sind in halb geöffneter Stellung nachgebildet.

Beim Tender sind Wasserklappen samt Stellhebel, Ventile, Leitungen, und Achslager genauso detailliert wiedergegeben wie die durchbrochenen Kastenstützen des Kohlenaufsatzes und die Aufstiegsleitern. Der Kohlevorrat ist randvoll nachgebildet. Das schwere Modell entwickelt auseichend Zugkraft; durchschnittlich lange Schnellzüge dürften kein Problem darstellen.

Fazit

Ein gelungenes Modell in klassischer Messingbauweise, das Vitrinen- und Betriebsbahner gleichermaßen erfreuen dürfte und im Anlageneinsatz eine gute Figur macht. Vorbesteller bekommen die Lok für 2195,- Euro, wer es sich jetzt erst überlegt, ist mit 2495,- Euro dabei. 