

Ludmilla

Die BR 132 / 232
von Kiss



Text und Fotos: Stefan Karzauninkat

Vorbild: Geschichte und Varianten

Im März 1966 beschlossen die Entscheidungsgremien der DDR den Traktionswandel: Die in großer Zahl eingesetzten Dampfloks in erster Linie durch Dieselloks ersetzt werden, die Elektrifizierung wurde nachrangig behandelt. Bis 1975 sollte der Wandel vollzogen sein, so der Plan.

Der Haken: Der VEB Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg, der die V180 baute, schaffte nicht einmal annähernd die benötigte Stückzahlen. Also sah man sich beim Bruderstaat im Osten um. Ab 1966 wurde aus der UdSSR die sowjetische M62 importiert, die die Lugansker Diesellokwerke in der Ukraine bauten. Die Lok bekam in der DDR die Baureihenbezeichnung V200 (BR 120) und den Spitznamen „Taigatrommel“. Die veraltete Konstruktion mit einem U-Boot-Motor aus den 40ern war aber nur für den Güterzugbetrieb brauchbar.

Wesentlich geeigneter für die Anforderungen der DDR-Oberen war die sowjetische TE 109, die mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit und 3000 PS auch für schnelle und schwere Personenzüge einsetzbar war. Eigentlich. Denn die sowjetischen Lokomotivbauer lieferten ihre Loks grundsätzlich ohne Zugheizung aus. Die sowjetischen Weistreckenwagen sind alle (auch heute noch) mit Kohleöfen ausgestattet, ein zwar rustikales, aber ausfallsicheres und bewährtes System, das auch bei heftigen Minusgraden funktioniert. Deswegen wurden die 1970 gelieferten Loks der TE 109, die in der DDR erst als V300 und dann als BR 130 bezeichnet wurden, auch ohne Heizung geliefert – und waren damit im Personenverkehr nur sehr eingeschränkt einsetzbar. Zudem waren

sie zu schwer, hatten einen veralteten Tatzlagerantrieb, und die geforderte elektrodynamische Bremse gab's in der ersten Lieferung auch nicht. Zähneknirschend wurden 57 Maschinen abgenommen.

Mit der Zugheizung hatte das Werk in Lugansk weiter seine Probleme, so dass die zweite Serie immer noch keine Heizung, aber wenigstens ein anderes Getriebe bekam: Da ohnehin nicht für Personenzüge geeignet, sollten die 3000 PS wenigstens in Zugkraft umgesetzt werden: 100 km/h Spitze reichten für Güterzüge in der DDR aus. Die zweite Lieferung, die als Baureihe 131 bezeichnet wurde, umfasste 76 Stück.

Erst 1973 gab es eine serienreife Zugheizung aus Lugansk. Endlich wurden die Loks (einigermaßen) wunschgemäß geliefert, die 120 km/h schnelle BR 132 wurde in 709 Exemplaren importiert. Trotzdem: Die Loks waren mit 20,5 Tonnen Achslast (statt der geforderten 18 Tonnen) zu schwer, und so trugen vor allem schnell fahrende Ludmillas ihren Teil zum kaputtgefahrenen DDR-Schienennetz bei.

Technik der BR 232

Die bei der DB als BR 232 bezeichnete Lok ist 20 cm länger als ihre Vorgängerinnen und unterscheidet sich von ihnen äußerlich durch ein weiteres Maschinenraumfenster auf jeder Seite und auf dem Dach durch zusätzliche Lüftergitter und Ventilatoren.

Der 16-Zylinder Viertaktmotor 5D49 mit Turbolader überträgt seine 3000 PS (die spätere BR 242 sogar 4000 PS) auf einen Drehstromgenerator, der Tatzlagermotoren auf allen sechs



Achsen versorgt. Die Lok wurde universell als Güter- und Personenzuglok eingesetzt und kam zu DDR-Zeiten in grenznahe West-Bahnhöfe, so z.B. nach Büchen, Lübeck und Hof.

Die Loks dieser Baureihe wurden nach der Wiedervereinigung in großen Stückzahlen von der DB übernommen und sind noch heute im Einsatz, teilweise mit neuen Motoren. Viele wurden an private Bahnen verkauft und rollen in bunten Lackierungen durch die Lande.

Eine Premiere

Mit der Lok betritt Kiss zumindest im Spur Null Maßstab in mehrfacher Hinsicht Neuland: Es ist die erste in Mischbauweise hergestellte Lok – bisher war in Spur Null bei Kiss ausschließlich Messing angesagt. Und es ist die erste Lok im Maßstab 1:45; die bisherigen Messingloks wurden grundsätzlich in 1:43,5 hergestellt. Neu ist auch, dass ab Werk eine komplette Digitalausstattung mit Sound und sogar Raucherzeuger geliefert werden.

Eine andere Neuheit bemerkt man sofort beim Auspacken: Auf einer Seite ist eine vorbildgerechte Schraubenkupplung samt Bremsschläuchen montiert, auf der anderen Seite eine Lenz/NEM Hakenkupplung mit Kurzkupplungskulisse. Eine automatische Entkupplungsfunktion wurde aber nicht eingebaut. So können Liebhaber beider Kupplungsarten einen Blick auf die jeweilige Alternative werfen. Dank beiliegender Zurüstteile lässt sich die andere Lokseite schnell den eigenen Vorlieben anpassen, die Schürzen werden sicher verschraubt.

Das Modell

Sofort fallen die detailliert ausgeführten Drehgestelle ins Auge – bei den Ausführungen in DR Lackierung mit hellgrauen Drehgestellen natürlich ganz besonders. Alle Loks haben die bei der DB jeweils rechts vorne am Drehgestell nachträglich montierte Indusi – Reichsbahn-Fahrer müssen hier zum Cuttermesser greifen.



Die bullige Front mit dem großen Zyklopaugenauge in der Mitte wurde gut getroffen, die große und lange Lok (im Modell 46,4 cm) ist in den Proportionen stimmig. Der Führerstand ist mit detaillierter Inneneinrichtung versehen und beleuchtet, hat aber keinen Lokführer. Die angesetzten Scheibenwischer liegen plan an. Die Führerstandstüren lassen sich öffnen – in meinen Augen verzichtbar, aber eine nette Spielerei.

Besonders gefallen mir die auch beim Vorbild massiv ausgefallenen Montageschellen, mit denen die Griffstangen an der Front der Lok befestigt wurden, und die verschraubten Pufferückseiten. Das sind Details, die man erst auf den zweiten Blick sieht. Die Türgriffe sind plastisch herausgearbeitet, die Gravuren fallen klar und scharf aus, die Lüftergitter und Kranösen auf dem Dach sind fein umgesetzt. Die Fensterdichtungen sind vorbildgerecht ausgeführt, inklusive der silbernen Einfassung der seitlichen Schiebefenster.

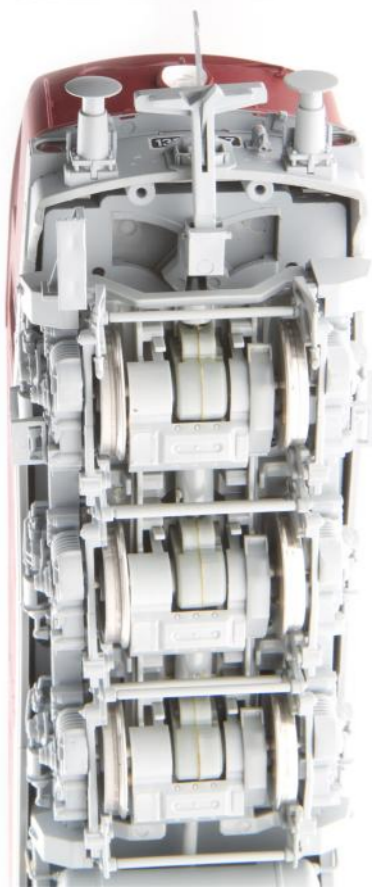
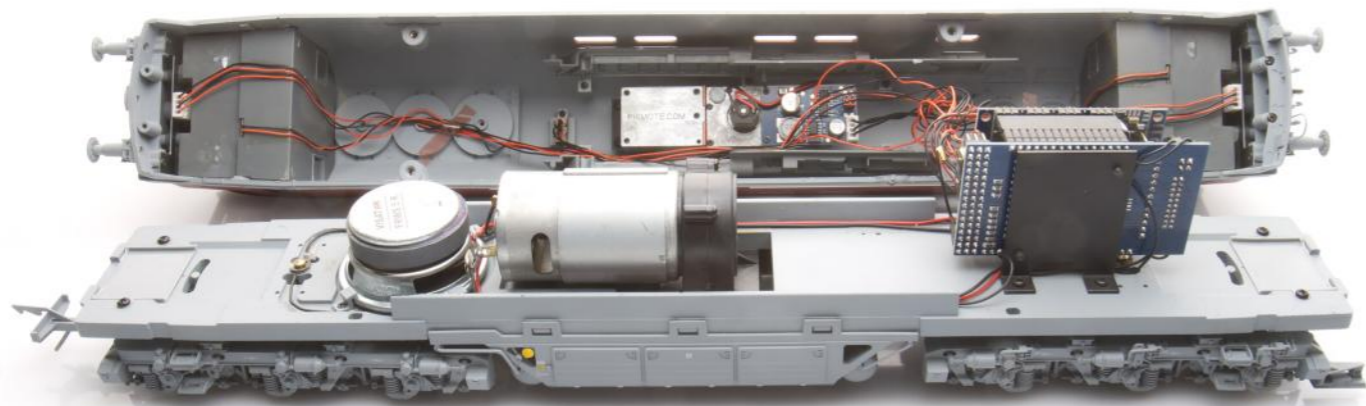
Lackierung und Bedruckung sind auch an schwierigen Stellen trennscharf und sauber. Für Farbakzente sorgen der gelbe Tankdeckel und das blau-silberne Herstellerschild.

Weniger gefallen haben mir die vorbildwidrig nicht durchbrochenen rautenförmigen Lüftergitter, die einen großen Teil zur Optik der Lok beitragen. Bei der Spur 1 Lok aus gleichem Hause ist man hier deutlich weiter, und auch Modelle in kleinerem Maßstab sind hier näher am Vorbild. Da hilft nur nachträgliches Schwärzen der Vertiefungen.

Technik und Fahreigenschaften

Die Lok wird über einen Mittelmotor und Zwischengetriebe sowie Kardanwellen auf allen sechs Achsen der beiden Drehgestelle angetrieben. Ein ESU LokSound XL Decoder sorgt für die digitale Steuerung. Ein großer Visaton Lautsprecher verhilft dem Modell zu einer wirklich beeindruckenden Klangkulisse. Neben Motor und Horn können mehrere Hilfsaggregate soundtechnisch zugeschaltet werden, darunter auch die Dachlüfter, die sich aber leider nicht dazu drehen. Erfreulicherweise kann die Lautstärke direkt über die Taste F 8 gesteuert werden.

Die Lok rollt trotz der großen Drehgestelle auch durch 800 mm Radien. Den Antrieb übernimmt ein großer und leider auch lauter No-Name Industriebtrieb. Die digital geregelte Lok fährt sanft an, auch Langsamfahrt ist kein Problem. Jedoch schon beim Anrollen ist die Geräuschentwicklung von Motor und Getriebe sehr deutlich zu hören. Der Stromverbrauch der (nur) etwas über 2 Kilogramm schweren Lok bei Maximalgeschwindigkeit ohne Last liegt bei deutlich über 3 Ampere, bei Last sogar über 4 Ampere – das ist sehr viel mehr als bei Loks vergleichbarer Bauart. Die Getriebe sind gekapselt, aber leider nicht ganz dicht. Man wird sehen, wie sich das Antriebskonzept im Dauerbetrieb bewährt.



*Oben:
Sehr wartungsfreundlich:
Das Gehäuse wird mit vier
Schrauben gelöst (in
Metallhülsen, nicht ins
Plastik gedreht). Das
Innenleben mit Motor und
Getriebe in der Mitte sowie
Decoder rechts präsentiert
sich aufgeräumt. Am Ge-
häusedach ist der Rauch-
entwickler befestigt. Es
bleibt viel Platz für
Ballastgewichte oder
kleine Basteleien wie z.B.
angetriebene Lüfter
im Dach.*

*Rechts:
Der Kardan führt zu den
Drehgestellen. Alle Achsen
sind angetrieben. Die
Kurzkupplungskulisse ist
in das Fahrwerk inte-
griert, die Kupplung aber
nicht fernsteuerbar. Alter-
nativ kann eine Schürze
mit Schraubenkupplung
angeschraubt werden.*

Rauchentwickler

Wichtiges Detail: Der Rauchentwickler kann neben der Taste F 7 auch über einen separaten Schiebeschalter (gut versteckt hinter einer Dachklappe) geschaltet werden, um ein Durchbrennen bei leerem Vorratsbehälter zu vermeiden. Die Größe der Rauchwolke hängt vom verwendeten Rauchöl und vom Füllstand des Rauchentwicklers ab. Die drehzahlabhängige Regelung funktioniert gut. Nicht zuletzt wegen der Geruchsbelästigung ist der Einsatz des Rauchentwicklers eigentlich nur in großen Räumen oder Hallen empfehlenswert, er macht dann aber ordentlich was her.

Fazit:

Optisch ist die Lok sehr gut gelungen, die Detaillierung lässt kaum Wünsche offen. Der Sound ist ausgezeichnet und voluminös – diese Pluspunkte kann zum großen Teil ESU einstreichen. Ebenso die Punkte für die gute digitale Regelung des Motors. Der Decoder bringt dem lauten Antrieb gute Manieren bei, so dass die Fahreigenschaften trotz der Geräuschentwicklung ganz gut ausfallen.

Die mächtige Lokomotive aus russisch/koreanischer Produktion (Vorbild/Modell) kommt in zehn Varianten mit DR und DB AG Lackierung. Die Lok ist wegen ihres kernigen Auftritts und der gelungenen Detaillierung ein schönes Modell – nur der laute Antrieb trübt die Freude ein wenig. Gegenüber vergleichbaren Drehgestell-Dieselloks anderer Hersteller und deren Ausstattung ist die Kiss Lokomotive mit ihrer UVP von 995,- Euro im oberen Preissegment anzusiedeln. 📧

