

DIE KÜHNE ROTE

Aller Anfang ist schwer. Damit ruhig etwas daneben gehen kann, gibt es Lätzchen. Nicht so bei Torsten Kühns Erstlings-Lok: Trotz des vorbildgerechten Lätzchens geht gar nichts daneben. Von Grobmotorik keine Spur: Die beliebte BR 140 kommt erwachsen auf die Modellbahn-Welt.



Fotos: Peter Wagner

Auch vom Vorbild hört man nur Gutes. Die Deutsche Bundesbahn beschaffte ab 1957 insgesamt 879 Exemplare der grundsoli-

den Einheitslokomotive. Obwohl als reine Güterzugvariante konzipiert, konnte 1969 die Höchstgeschwindigkeit der 3.700 kW starken Ellok auf 110 km/h erhöht werden. Mit dem Reisezugverkehr ergab sich ein neues Betätigungsfeld. Selbst Schnellzüge beförderte die Lok – dem peniblen Modellbahner tun sich die vielfältigsten Zugreihungsmöglichkeiten auf. Obwohl seit Auslieferung der Neubaulokomotiven der Stern der fast 50 Jahre alten Lok sinkt, ist sie noch allgegenwärtig auf deutschen Gleisen – häufig in der alten Farbgebung: Orientrot mit lichtgrauem Latz.

So ist es durchaus plausibel, dass der Hersteller als Premiere-Lok die orientrote Variante

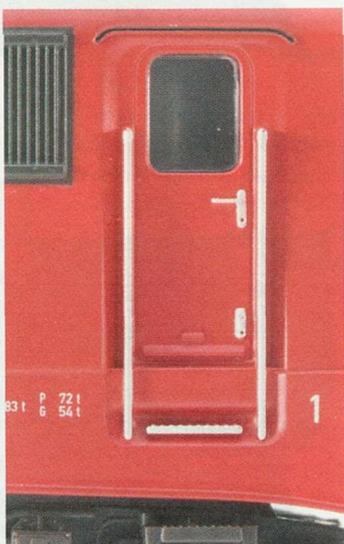
der Epoche IV wählte. Über Kühns kühnen Sprung ins TT-Haifischbecken berichteten wir bereits in der vergangenen Ausgabe, konnten allerdings unseren Lesern nur Fotos von Handmustern präsentieren. Nun ist es so weit: Das erste Modell rollt aus den Rheinbacher Firmenhallen. Und das geht taumelfrei im Schritt-Tempo mit einem Motorengeräusch, das nur als leichtes Surren zu vernehmen ist. Mit einem sanften Auslauf bleibt die Lok vor der Pressetribüne stehen.

Technik

Durch Spreizen des Gehäuses wird das Lok-Oberteil vor den staunenden Journalisten gelüftet. Das klappt zwar erst im dritten Anlauf – doch was nun

vor der schreibenden Zunft enthüllt wird, ist allererste Sahne: Ein 5-poliger Mittelmotor mit zwei dicken Schwungmassen ruht in einem massiven Zinkdruckguss-Rahmen. Über Kardanwellen treibt er die vier Achsen an. Für eine sichere Stromaufnahme von allen Rädern sorgen gut versteckte Federschleifer. Jeweils ein Radsatz pro Drehgestell besitzt Haftreifen. In Verbindung mit dem kräftigen Motor macht die Ellok so vor keinem Güterzug schlapp.

Auf der aufgeräumten Leiterplatte erkennt man mittig die 6-polige Schnittstelle (NEM 651). Der Einbaureaum lässt die Montage der gängigsten N-Decoder zu. Kühn empfiehlt verständlicherweise seinen eige-





nen Baustein, zumal dann keine Parameteranpassungen notwendig sind. Ab 2008 will man ähnlich wie bei KATO eine Tauschleiter-Platte für den Digitalbahner anbieten.

Für den Einsatz im Oberleitungsbetrieb sind kleinere

Lötarbeiten erforderlich, die man bei dem günstigen Preis gern in Kauf nimmt. Außerdem wird dem Digitalbahner die Möglichkeit eröffnet, die roten Rücklichter getrennt zu schalten („aus“ zwischen Lok und Zug). Das beige packte Blatt ist leider keine ernstzunehmende Betriebsanleitung. Eine Explosionszeichnung mit markierten Schmierpunktstellen u. ä. sollte Kühn bei der nächsten Auflage einarbeiten.

Optik

Der erste optische Eindruck der Kühnschen Premiere-Lok ist ausgezeichnet. Dominiert wird das Modell von der Grundfarbe Orientrot, die selbst den Rahmen und das Dach „ziert“. Diese Farbgebung wirkte schon beim Vorbild etwas „klotzig“, trägt allerdings dazu bei, teure Druckvorgänge zu vermeiden. Die sparsame Beschriftung ist lupenrein und trennscharf. Die meisten Teile wie Griffstangen, Deckel und angedeutete Leitungen sind nicht gesteckt, sondern angeformt. Fast glaubt man, die Handschrift eines bekannten fränkischen Herstellers zu erkennen. Die Griffstangen der Einstiege wirken – je nach Blickwinkel des Betrachters –

etwas zu klobig. Die mit allen wesentlichen Details ausgestatteten Drehgestelle zeigen feine Gravuren und besitzen montierte Teile wie SIFA und Trittleitern. Die Kühlschlange ist filigran und im Gegensatz zu vielen H0-Modellen durchbrochen ausgeführt. Auch die Hauptluftbehälter wurden nachgebildet. Richtig gefallen können die grazilen, aber dennoch robusten Stromabnehmer, deren Schleifstücke keineswegs spielzeughaft breit sind. Auf dem Dach sind die Isolatoren und die etwas voluminösen Leitungen vollständig vorhanden. Lediglich eine Verbindung musste „gekapt“ beziehungsweise vereinfacht werden. Der Motorraum und die beiden Führerstände sind rudimentär eingerichtet. Für den Vitrineneinsatz liegen Bremsschläuche bei.

Lobenswert ist auch die Kurzkupplungsmechanik; die Kupplungsaufnahme (NEM 358) ist für alle N- und TT-Kupplungen geeignet. Ausgeliefert wird das Modell mit der von Tillig bekannten TT-Kupplung. Eine Umrüstung auf die neue Fallhakenkupplung ist möglich.

Fazit

Zitieren wir Torsten Kühn: „Unser Ziel ist es, die ideale Spur TT auch in den alten Bundesländern zu etablieren. Dafür bietet sich die E 40 dank ihrer weiten Verbreitung und der Vielzahl an Varianten optimal an. Modellbahner kaufen am liebsten Modelle, deren Vorbilder sie selbst erlebt haben oder erleben. Unsere Loks sollen den TT-Markt insgesamt ergänzen und vor allem in den alten Bundesländern beleben.“ – Was sollen wir da noch hinzufügen? Die neue 140-er (Art.-Nr. 31310) ist einfach Klasse – und das zu einem Preis von nur 97,70 Euro.

Horst Wild

MBI-Test



- gelungenes Premiere-Produkt
- sehr gutes Preis/Leistungsverhältnis
- gute Vorbildwahl
- hohe Alltagstauglichkeit



- unzureichende Betriebsanleitung

