



Manches Detail wird noch verbessert werden, um den Kenner zu erfreuen.



Ein Blick auf den Maybach-Diesel



Die Armaturen sind noch handgemalt.



Voll beleuchtet: Für Inspektionen von unten gibt es auch unter der Lokomotive – beim Modell wie in Wirklichkeit – Leuchten.

Fotos Friedhelm Weidelich

## Zwölfzylinder mit virtuellem Sound

So etwas hätte DB Schenker Rail, die Güterbahntochter der Deutschen Bahn, auch heute noch gern: eine Rangierlok, die sich binnen vier Jahren amortisiert. Als die Deutsche Bundesbahn ab 1956 die V 60 in Dienst stellte, um die Dampflokomotiven in Rangier- und Hauptbahnhöfen zu ersetzen, machte sie sich schnellstens bezahlt. Denn die dreiachsigen Dieselloks mit 800 PS brauchten wenig Dieselöl und keinen zweiten Mann als Heizer.

Eine dreistellige Zahl der dutzendfach abgeschriebenen dreiachsigen V 60 hat die DB noch immer. Die auf höchstens 40 Jahre kalkulierte Lebensdauer haben die immer wieder modernisierten Maschinen mit Funkfernsteuerung, Rangierkupplungen und neuen Motoren weit überdauert. Mehrfach wurden sie umlackiert und mit neuen Baureihennummern versehen. Um auf ausgebildete Lokführer verzichten zu können, überließ die Staatsbahn schon 1987 die bis zu 54 Tonnen schwere Lok sogenannten Kleinlokbedienern, die bis dahin nur 20 Tonnen gewohnt waren.

Was vor 56 Jahren als Gemeinschaftsentwicklung der Bundesbahn mit acht Lokomotivfabriken von Henschel bis Krupp begann, könnte im Dezember in den Vitrinen von Technikbegeisterten und auf den Anlagen anspruchsvoller Modelleisenbahner landen. Dingler Präzisionsmodelle aus Meckenbeuren hat sich vorgenommen, ungefähr hundert dieser Lokomotiven, 32 Mal verkleinert, für Spur-r-Sammler zu produzieren.

Für eine so exklusive Miniatur eines Klassikers aus ihrer Jugendzeit

Die V 60 ist eine Industrie-Ikone der Wirtschaftswunderzeit. Bald kommt ein exklusives Spur-r-Modell des Rangierlok-Klassikers. Das Handmuster stimmt erwartungsvoll.

Von Friedhelm Weidelich

sind die gutbetuchten Kunden gern bereit, 4350 Euro zu überweisen – eine Investition in die Vergangenheit und zugleich in die Zukunft. Solch eine kleine, einmalige Auflage sorgt für Besitzerstolz und Wertbeständigkeit.

Was die Vorbesteller erwarten können, zeigen frühere Erfahrungen mit dem oberschwäbischen Lieferanten, der die Metallmodelle in Südkorea fertigen lässt. Dingers Sortiment beginnt bei Güterwagen für 800 Euro und endet erst bei einem achteiligen Kaiser-Wilhelm-Zug für knapp 36 000 Euro. Eine bayerische S 2/6, die 1907 auf 2,2 Meter hohen Rädern mit fast 155 km/h einen Weltrekord fuhr, ist für rund 9950 Euro auch als Spur-r-Modell aus Messing und Stahl zu haben – mit echter Kohle im Tender und mit einem Holzboden im Führerhaus.

Erfahrungen der Kunden sind das eine, das Handmuster eines Modells aber ist der Stoff, aus dem

die Träume sind. Das drei Kilogramm schwere Handmuster der V 60, das wir ausleihen konnten, setzt nicht nur mit einer Fülle von Details Kaufreize bei der technikverliebten Klientel. Es ist auch der erste Versuch, die aus 3D-Zeichnungen generierten Drehteile aus Stahl, Messingbleche und Gussteile zu einem fertigen Produkt zu vereinen und auf Fehler zu untersuchen. Die Armaturen im Führerhaus sind schnell von Hand bemalt, die Beschriftung ist noch nicht in jedem Punkt stimmig und provisorisch angebracht. Die Schienenräumer schweben noch nicht korrekt über den Schienen, die Bühnen und Tritte sind noch nicht aus fein gegossenem und geätzten Gittern. Der Blindwellenantrieb arbeitet noch mit leichtem Klemmen und hängt etwas zu tief. Alles ist noch korrigierbar, denn nur auf den Gesamteindruck kommt es bei diesem Arbeitsmuster an.

Da die Rangierlok in mehreren Versionen gebaut werden soll, müssen Ausstattungsdetails beachtet werden. Wann kam die Topfantenne aufs Dach, seit wann saßen die Indusi-Magnete für die Zug-sicherung unter der Lok? Welche Untersuchungsdaten trug die V 60 268 im Jahr 1967, wie waren damals die Handläufe lackiert? Und seit wann hatte der Lokführer Mikrofone und Lautsprecher für den Rangierfunk im Führerhaus?

Nicht alle Kunden sind Eisenbahnexperten, und doch wollen sie sichergehen, dass das fast 33 cm lange Modell auch in den kleinsten Details stimmt. Das gilt besonders für solche, die gleich mehrere Versionen bestellen und sich an den Details erfreuen, die so eine Lok über die Jahrzehnte verändert haben – für einen Laien unsichtbar, für den Enthusiasten die Authentizität des Modells begründend. So wird das Handmuster herumgereicht, mit Zeichnungen und Fotos verglichen und auch von zwei Lokführern begutachtet, die das Vorbild gefahren haben. Firmenchef Jürgen Dingler hat bereits 52 kleine Fehler zusammengetragen und lässt weitere Handmuster mit geänderten Teilen bauen. Es wird noch zwei Loks der Deutschen Bundespost geben und eine Version der schweizerischen BLS.

Wenn es nach einzelnen Kunden geht, hätten diese auch noch gern die Ausführungen, die deutsche Lokfabriken nach Belgien, Griechenland, in die Türkei und nach Israel geliefert haben. Dazu die Designversuche der DB-Vorstände, die in ihrem

unabhängigen Gestaltungswillen die Lokomotiven alle paar Jahre mit Schriftzügen wie Railion, DB Cargo, DB Schenker oder kuriosen Lackierungen verunziert haben.

Welche Varianten in kleinsten zweistelligen Stückzahlen produziert werden, entscheidet sich in den nächsten Wochen. Allen Modellen gemeinsam ist der ungewöhnliche Detailreichtum, der von gefederten, kugelgelagerten Radsätzen mit gegossenen Neusilber-Kuppelstangen bis zum digitalen Soundsystem reicht.

Schon das Anlassen des virtuellen Maybach-Dieselmotors bietet Hochgenuss. Es dauert gut zehn Sekunden, bis der 12-Zylinder mit einem Grollen anläuft, auch wenn der lose Lautsprecher erst noch für tiefere Bässe gekapselt werden muss. Vor dem Losfahren steigt die Drehzahl, bis das ebenso virtuelle Flüssigkeitsgetriebe genug Druck aufgebaut hat.

Schaltet man den von ESU aus Ulm stammenden LokSound-Decoder mit seinen mehr als vier Minuten gespeicherten Originalgeräuschen ab, dauert es eine ganze Weile, bis sich die Lok mit einem Druckluftzischen ausschaltet. Nur das Knacken des abkühlenden Metalls im Stand könnte man bei den Betriebsgeräuschen noch vermischen. Vom Quäken des Druckluft-horns auf dem Dach über den Lärm des Kompressors bis zum klangvollen Einhängen der Schraubenkupplung simuliert auf Knopfdruck der Digitalbaustein alles, was eine Rangierlok akustisch ausmacht.

Auf Knopfdruck an der Digitalsteuerung werden auch die Beleuchtungen ein- und ausgeschal-

tet. Das Führerhaus und die Armaturen sind beleuchtet. Wer die Schiebetüren der Motorhauben öffnet und den Maybach-Diesel mit geätztem Fabrikschild betrachtet, findet zwei Mikroglühbirnen in nachgeahmten Drahtkörben vor. Vier davon finden sich auch unter dem schweren Metallrahmen, um das Fahrwerk zu beleuchten, wenn eine Inspektion und Schmierung durch den Rangierlokführer ansteht. Auch eine Schmierpumpe, die vom letzten Radsatz angetrieben wird, bewegt sich links hinten so, als ob sie Fett in die Schmierleitungen drücken würde.

Eine noch von Weltkriegslokomotiven stammende Einrichtung ist rechts vorn untergebracht: der Dofa-Heise-Unterflurofen, mit dem das Motoröl in kalten Nächten durch glühenden Koks warm gehalten wurde. Später testete man erfolglos eine Dampfheizung, dann wurden über eine Schaltuhr programmierbare Ölbrenner installiert und seit etwa 15 Jahren Standheizungen, wie man sie von Autos kennt.

Solche Details sind es, die ein exklusives Lokomotivmodell reizvoll machen und zu weiteren Technikerrecherchen motivieren. Das Standardbuch über die DB-Baureihe V60 aus dem EK-Verlag ist seit mehr als einem Jahrzehnt vergriffen, doch im Internet finden sich Fanseiten wie [www.v60.de](http://www.v60.de) mit zahlreichen Details.

Die bei Spur-r-Modellen sonst übliche Eselsgeduld braucht man beim Warten auf Dingers V 60 ausnahmsweise nicht. Das exklusive Modell soll im Dezember ausgeliefert werden.

Arbeitspferd auf dem Rangierbahnhof: Die V 60.

