



Die genaue Modellumsetzung von Hobbytrain kann sich sehen lassen.



Sehr glaubhaft kommt die kraftvolle Ausstrahlung des Originals herüber.

Von Manfred Merz (Text und Fotos)

**S**ie gehörte lange zum Inbegriff der Schweizer Zugförderung im alpenüberquerenden Dienst – die Ae 6/8 der Bern Lötschberg-Simplon-Bahn, kurz BLS. Über lange Zeit galt diese Maschine mit ihrer Leistung von 4410 kW als stärkste Lok der Welt und generell als Meilenstein in der Lokomotiventwicklung. Sie wurde in zwei Serien ab 1926 bis 1943 gebaut und im Verlauf ihres langen Lebens in den Werkstätten in Spiez mehrfach, teilweise grundlegend umgebaut. Dabei veränderte die Maschine im Laufe der Jahre auch ihr Äußeres. Wegen ihrer guten Eigenschaften wurde die Ae 6/8 gleich mehrere Male von den SBB angemietet und so auch am Gotthard eingesetzt. Bis heute sind uns drei dieser imposanten Maschinen erhalten geblieben, die 205 und die 208 sind heute noch betriebsfähig und werden regelmäßig zu Sonderfahrten vor Sonderzügen eingesetzt.

### Allgemeines zum Modell

Bereits in den 80er-Jahren kam Fulgurex (alt) mit der Lok in gleich mehreren Varianten der «SLM» mit runden Führerständen heraus. Die Modelle überzeugen heute noch mit ihrer robusten Technik und ihren immer noch beachtlichen Zug- und Fahreigenschaften. Zeitgleich gab es von Metropolitan unter dem Label Metropoli die «Breda-Ausführung» mit eckigen Führerständen und kleinen Vorbauten. Als Besonderheit wies sie zwei Fahrmotoren auf. Lematec lieferte 2006 alle Ae-6/8-Varianten in sehr ansprechender optischer und technischer Qualität an den Fachhandel aus.

Während der Spielwarenmesse 2014 kündigte Lemke mit Hobbytrain seine Interpretation des Themas BLS Ae 6/8 an. Hobbytrain wählte die Betriebsnummer

205 aus, im Auftrag des Schweizer Hobbytrain-Importeurs Arwico wurde die Nummer 208 gefertigt. Sie wird exklusiv nur in der Schweiz vertrieben. Weitere Varianten, auch die 205 mit zwei Pantografen, sind von Hobbytrain auf der letzten Messe angekündigt worden.

### Verpackung und Anleitung

Das erste erfreulich Innovative, das beim Umgang mit der BLS Ae 6/8 auffällt, ist die neue Verpackung. Die N-Maschine liegt in einer komfortablen,  $190 \times 75 \times 28$  mm messenden Schachtel aus klarem Kunststoff. Die Lok liegt darin rutschsicher in einem weissen Tiefziehteil, zusätzlich in eine weiße Folie eingeschlagen und mit einem zweiten Tiefziehteil, diesmal aus klarem Kunststoff, abgedeckt. Gegenüber der bisherigen Verpackungspraxis mit weichem Schaumstoff und Kartonumverpackung ein echter Fortschritt. Unter der «Lokliege» befinden sich säuberlich zusammengefaltet zwei Schriftstücke, die Informationen zum Modell enthalten. Viel Text leider mit recht wenig Aussage, und das speziell im Bereich Digitalisierung, teilweise auch noch widersprüchlich. Eine Explosionszeichnung führt übersichtlich dargestellt und in Gruppen zusammengefasst die lieferbaren Ersatzteile des Modells auf. Auch der zu erwartende «Topseller», die Griffstangen, sind darin aufgeführt. Immerhin gibt es diese «flüchtigen Teile» in Einheiten zu je acht Stück für 6,00 €, aber dazu später mehr.

### Mechanisches

Der Rahmen des Modells der «schweren Gebirgslok» ist eigentlich eine «Metallplatte» mit einigen für die Befestigung der

Mechanik und Elektrik nach oben herausragenden «Trägern». Dieser Rahmen ist zwar aus Metalldruckguss gefertigt, besteht aber aus so vielen Aussparungen und «Löchern» wie ein Schweizer Käse. Auch wenn man die notwendigen Aussparungen für Digitaltechnik und Lautsprecher berücksichtigt, hier hat man des Guten eindeutig zu wenig getan und den Schweizbezug des Modells dann doch etwas falsch interpretiert. Luft wiegt nichts, und so gehen diese aus unserer Sicht unnötigen Aussparungen zulasten des Betriebsgewichts, und das ist nun wirklich «Käse». Dieser Rahmen passt so bestenfalls in einen Triebwagen und nicht in die N-Nachbildung der einst stärksten Lok der Welt. Das Gewicht des fertigen Modells stand sicher nicht im Fokus der Ae-6/8-Modell-Konstrukteure. In der Mitte dieser «Platte» ist der fünfpolige, wartungsfreie Motor gelagert und pfiffig mittels eines Kunststoffklipses befestigt. Seine zwei Wellenenden sind jeweils mit ansehnlichen Schwungmassen aus Messing ausgerüstet, deren als Kardanpfannen ausgebildete Vertiefungen beidseitig eine kurze Kardanwelle aufnimmt. Die Kardanwellen übertragen das Drehmoment des Motors auf die in den Drehgestellen untergebrachten Getriebe. Diese sind komplett aus Kunststoffzahnrädern aufgebaut, zum Gleisbett hin offen und versorgen pro Drehgestell jeweils die vorderste und die hinterste der drei Treibachsen. Pro Drehgestell ist ein Rad mit einem Haftreifen versehen. Die Achsen sind nach dem «System Kato» aufgebaut. Achsen aus Kunststoff, an die die Antriebsritzel gleich mit angespritzt sind, werden in die Achsstummel der Räder gesteckt. So ergibt sich die elektrische Isolierung zwischen rechtem