



Die 10103 wurde rot gestrichen und mit einem grossen SBB-Signet auf der Seitenwand versehen.



Die Re 4/4^{IV} mit der Betriebsnummer 10104 war auch komplett rot, aber mit kleinem SBB-Signet.

Unterhalt der Prototypserie gestaltete sich im Vergleich zu den Grossserien als äusserst kostenintensiv. Auch weil die Lokomotiven oft von grösseren Schäden betroffen waren. Da Ersatzteile kaum vorhanden und immer erst neu angefertigt werden mussten, wiesen die Maschinen oft lange Stillstandszeiten auf. Deshalb versuchten die SBB, die vier Maschinen zu verkaufen. Mit der SOB konnte man sich schliesslich auf einen Fahrzeugtausch einigen: die vier SBB Re 4/4^{IV} gegen die vier SOB Re 4/4^{III}. Die BoBo IV blieben damit Einzelexemplare.

Die 2017 in Sinsheim von Modelbex angekündigte SBB Re 4/4^{IV} ist ein massstabsgetreues, weitgehend aus Metall und für einen minimalen Radius von 1020 mm gefertigtes, limitiertes Kleinserienmodell. Modelbex konnte bei der Realisierung von den bereits gemachten Erfahrungen bei der Produktion der Re 4/4^{IV} in Spur 0 profitieren. Fünf verschiedene Versionen werden angeboten: die vier Prototypvarianten 10101–10104 und die 10101 Vallée de Joux in der Bahn-2000-Werbelackierung.

Der Lokkasten aus Messingblech ist sehr schön verarbeitet und hat weder Risse noch unsaubere Lötstellen. Die Sicken weisen die korrekte Anzahl und Dimension auf. Die Form ist absolut stimmig

und das Modell vom Stromabnehmer bis zum Spurrads hoch detailliert. Die absolut passgenaue Tür zum Verbindungsgang der beiden Führerstände lässt sich öffnen. Die Führerstände sind vom Fahrshalter über die Voltmeter für die Fahrleitungsspannung, das Amperemeter für den Motorenstrom, das Bandanzeigergerät und den Druckluftmanometer bis zu den Bremsventilen hoch detailliert und präzise montiert. Ein Bremshebel-Lokführerstuhl und ein Stollgiroflex-Heizerstuhl runden das Bild ab. Das Tüpfelchen auf dem i bilden die vier beweglichen Rückspiegel mit spiegelnder Folie. Die Lackierung ist frei von Fremdeinschlüssen, und die Farbtreue ist messerscharf. Der Druck der Beschriftung ist sehr sauber ausgeführt. Die Herstellerschilder SLM/BBC wie die Lokkappen sind aus geätztem und koloriertem Messing. Die übrigen Anschriften, auch die kleinsten, sind sauber tamponiert und lesbar.

Angetrieben wird die Spur-I-Re 4/4^{IV} über Zahnriemen mit je einem drehmomentstarken Motor pro Drehgestell, die liegend im Maschinenraum angeordnet sind. Die Antriebskardanwelle im Drehgestell wird über einen Zahnriemen und eine passend abgestimmte Übersetzung angetrieben, die Speichenräder dagegen über die zwei Achs-

lagergetriebe. Sehr schön gemacht an den Rädern sind auch die Grossradimitationen. Die Achsen sind federnd in den Drehgestellen gelagert. Ein Blick unter das Modell zeigt, dass Modelbex keine Mühen gescheut hat, auch weniger offensichtliche Details korrekt darzustellen. Von den Kastentragfedern über die Achslagergeberkabel bis zur Tiefzulanlenkung wurde viele kleine Details realisiert.

Digitalisiert ist die Maschine mit einem ESU-V4.0XL-Sounddecoder. Spätestens nach dem Aufrüsten des Modells und dem langsamen Anfahren wird jedem klar, warum das Modell den nicht gerade schmeichelhaften Übernamen «Staubsauger» trägt: Die Lüfter sind dermassen laut, dass man wohl die Lautstärker CV63 tiefer setzen müsste, sonst könnte es Ärger mit anderen Hausbewohnern geben. Der V4.0XL ist auch für die Steuerung der Lichtfunktionen zuständig. 3+1, roter Zugschluss und Führerstandsbeleuchtung sind realisiert. Auf mit Servomotoren gesteuerte Stromabnehmer wurde hingegen verzichtet. Die Stromabnahme erfolgt über alle acht Räder mit gefederten Punktkontakten.

Die Traktionsleistung und die Fahreigenschaften konnte das LOKI-Team nicht abschliessend prüfen. Einen Sieben-Wagen-IC-Zug mit EW-IV-Personenwagen aus Kunststoff am Haken, was einem Zuggewicht von ca. acht bis zehn Kilogramm entspricht, meisterte die Modelbex Re 4/4^{IV} spielend. Die Werte für Beschleunigung und Bremsen, CV 3 und CV 4, dürften nach Meinung des Redaktorenteams ruhig höher gesetzt werden. Für beide Konfigurationsvariablen (CV) sind Werte um 150 durchaus passend, und das Feeling beim Anfahren und beim Bremsen erreicht eine neue Dimension.

Für Servicearbeiten, die sich vielleicht einmal auf ein Nachspannen des Zahnriemens oder einen Decoder- oder Lautsprechertausch beschränken, kann das Gehäuse einfach durch das Lösen von acht Schrauben im Chassisboden und das Entfernen der beiden Tiefzulanlenkungsanker vom Chassis getrennt werden. Die Schläuche der Sander sind vor dem Herausheben des Chassis noch auszustecken, und beim Herausheben des Chassis ist auf die am Kasten angebrachten Depotstecker achtzugeben.

So ein Modell stellt immer auch eine grosse Herausforderung für die Logistik dar. Deshalb ist es wichtig, dass Modellen