

sich kein vorbildgerechtes Modell auf dem Markt, das den technisch neuesten Anforderungen entspricht, und schliesslich ist die Re 4/4¹ im Vorbild wie auch auf der Modellbahnanlage universell, in einem Personen- oder Schnellzug zum Beispiel, einsetzbar.»

Matthias Fröhlich, der aus dem thüringischen Sonneberg angereiste leitende Produktmanager von PIKO, hat auf die Highlights der neuen Modelllok hingewiesen: vorbildgerechte filigrane, inhouse gefertigte Stromabnehmer, schlierenfreie Fenster, LED-Beleuchtung und landestypische Signale, geschlossene Schürzen zum Tauschen, beiliegende Bremsschläuche und Zughaken, frei stehende Griffstangen sowie scharf gravierte Drehgestelle mit vielen angesetzten Einzelteilen. «Wobei,» ergänzte Fröhlich, «all dies eigentlich schon zum hohen Standard bei PIKO gehört.»

Anschliessend ging es auf eine Rundfahrt. Die Gästeschar nahm im von der SBB TEE Re 4/4¹ 10034 des Vereins TEE CLASSICS gezogenen Speisewagen «Chur» der Schweizerischen Speisewagen Gesellschaft Platz. Gelegenheit, um Andy Reist und Gérald Stahl weitere Informationen über das neue Modell zu entlocken. Die Anregung zur Re 4/4¹ sei durchaus von ihm ausgegangen, sagte Produktentwickler

Stahl. Wobei es sehr wichtig sei, dass das Projekt sich wirtschaftlich rechne. «Nur zwei Modelle herzustellen, einen Grünen und einen Roten, reicht nicht aus. Es muss eine Geschichte dahinterstehen.» Arwico-Chef Reist pflichtete dem bei und führte Stahls Gedanken weiter aus: «Wir wollen nicht eine Lokomotive produzieren, nur weil sie schön ist. Wir wollen sie produzieren, weil sie schön und mit vielen Wagen kombinierbar ist.»

Entsprechende Vorschläge liefert gleich das mitgereichte PIKO-Formneuheitenheft: das 2er-Set Wagen SBB EW I 2. Klasse grün

sowie das 3er-Set zusätzlich mit dem SBB-Speisewagen. Diese Wagen wurden zwei Jahre zuvor in einem ähnlichen Rahmen unweit von Brugg, in Koblenz, zusammen mit der Serie der SBB RBe 4/4 (später RBe 540) samt Steuerwagen BDt vorgestellt. Insgesamt 14 neue Modelle umfasst diese Modellfamilie, in den Spuren H0 und N. Das gibt uns einen Vorgeschmack darauf, was das Gespann Arwico/PIKO darunter versteht, eine Geschichte zu erzählen. Es lässt hoffen, dass in den kommenden Jahren noch viele weitere Modelle der Re 4/4¹ bei gesteuert werden. ☐

Das Vorbild

Bereits in den 1930er-Jahren wollten die SBB mit neuen Triebfahrzeugen sowie komfortablen Reisezugwagen das Angebot an Zügen verbessern. 1944 erteilten sie der heimischen Industrie den Auftrag zum Bau von sechs Lokomotiven vom Typ Re 4/4¹, von denen die erste 1946 abgeliefert wurde. Es war die erste laufachslose Drehgestelllokomotive der SBB mit einem Achsgewicht von nur 14 Tonnen. Durch diese Leichtbauweise konnten Kurven schneller befahren und Schnellzüge mit 125 km/h befördert werden. Ab Werk wurden beinahe alle Maschinen mit einem einheitlichen Tannengrün versehen. Ab 1984 erhielten einige ein rotes Farbkleid. Während die 1. Serie ihre ganze Karriere hauptsächlich den Dienst vor Pendelzügen und zuletzt auch paarweise vor leichten Güterzügen verbrachte, wurde die 2. Serie der Lok hauptsächlich im Schellzugsdienst eingesetzt. Ende der 1980er-Jahre, Anfang der 1990er-Jahre ging ihre Betriebszeit langsam zu Ende, 1998 schied die letzte Maschine bei den SBB aus. Einigen Re 4/4¹ blieb aber der Weg zum Alteisenhändler erspart, sie werden regelmässig für Sonderfahrten eingesetzt.

PIKO



Arwico-Chef Andy Reist spannt das Publikum nicht lange auf die Folter.



Gérald Stahl von Arwico erläutert, wieso die Wahl auf die Re 4/4¹ gefallen ist.



Matthias Fröhlich von PIKO weist auf die Highlights der neuen Modelllok hin.



Die Überraschung ist geglückt: das vereinigte Team von Arwico und PIKO.