



Foto: Peter Pfeiffer



Die Re 620 088 im Xrail-Design mit zwei weiteren Re 620 bei Wildegg unterwegs in Richtung Aarau.

dauerte bis 1980. Alle Maschinen erhielten Namen und Wappen von Schweizer Städten. Anfangs wurden die imposanten, 7850 kW leistenden und 140 km/h schnellen Re 6/6 noch universell vor Güter- und Schnellzügen, schwerpunktmässig auf den Nord-Süd-Achsen, eingesetzt. Mittlerweile sind die als Re 620 bezeichneten Maschinen ausschliesslich im Güterverkehr anzutreffen. Im Verlauf ihrer langen Betriebszeit erfuhren die Re 6/6 bzw. Re 620 viele, teilweise auffällige Änderungen und Modernisierungen. Neben der Lackierung betrifft dies unter anderem auch technische Anpassungen, wie den Einbau einer Klimaanlage und eckiger Scheinwerfer.

Zu den Modellen

Die grüne Re 6/6 mit der Betriebsnummer 11681 und dem Wappen von Immensee war im Jahre 1984 das allererste Hobbytrain-N-Modell. Hersteller war schon damals das grosse japanische Unternehmen KATO. Bereits ein Jahr später, 1985, wurde die rote 11674 «Murgenthal» nachgereicht. Viele weitere Varianten folgten dann in den Jahren bis 1991. Mit diesen Loks erfüllte sich der aus Innsbruck stammende Arzt Dr. Moser seinen persönlichen Wunsch nach mehr Modellen nach Schweizer Vorbild im Massstab 1:160. Die Re 6/6 galt damals, wegen der komplizierten Bo'Bo'Bo'-Fahrwerkstechnik, in Spur N als nicht reali-

sierbar. So die damalige Antwort der Firma Arnold auf meine entsprechende Nachfrage. Für den Import in die Schweiz zeichnete damals die in Winterthur ansässige Firma Bänninger verantwortlich. Diese erste Re 6/6-Serie unterscheidet sich technisch grundsätzlich von den ab 2003 erschienenen Konstruktionen. Äusseres Erkennungsmerkmal sind unter anderem die an den Drehgestellen befestigten Standard-N-Kupplungen. Ab 2003 erschien dann eine technisch komplett überarbeitete Neuauflage, auf deren Basis viele Farb- und Formvarianten auf den Markt gelangten. Darunter auch Modelle wie die grüne «Zollikofen 100 Jahre Gotthardjubiläum» mit der Betriebsnummer 11626 (Art.-Nr. 10169) und die ansprechend gestaltete hellgrüne 11689 zum Jubiläum «100 Jahre VSLF» (Art.-Nr. 10170). Diese Modelle verfügen über die Beleuchtung der Zugspitzsignale mittels LED und eine neue Antriebstechnik. Die Kupplungen mit der KATO-typischen Kupplungsaufnahme wanderten an den Rahmen in den Bereich der Schienenräumer. Eine Digitalschnittstelle nach NEM spendierten die Japaner der Lok leider immer noch nicht. Der Produktionszeitraum dieser Zweit-, Dritt- und Viertserie war von 2003 bis ins Jahr 2009. Danach folgte eine lange Durststrecke für uns Schweizer N-Modellbahner. Licht am Ende des Tunnels konnte während der Spiel-

warenmesse 2015 gesichtet werden. Dort kündigte der seit Anfang der 1990er-Jahre für Europa zuständige Importeur, die im deutschen Haan ansässige Firma Lemke Collection, eine überarbeitete Fünftauflage an. Da KATO in Bezug auf hohe Produktionsstückzahlen sehr verwöhnt ist, verlangte es schon eines recht ausgeprägten Verhandlungsgeschicks, den Hersteller endlich dazu zu bewegen. So dauerte es bis Mitte 2021, bis die ersten beiden Loks in Grün und Rot an den Fachhandel gelangten, die beiden SBB-Cargo-Varianten folgten dann im Herbst.

Wir von der LOKI-Redaktion haben lange überlegt, ob wir diese Neuauflage zum Gegenstand eines ausführlichen Porträtbeitrages machen sollen. Die feinfühlige, aber dennoch sehr effiziente Art der Überarbeitung hat uns dann aber überzeugt, es unbedingt tun zu müssen. Meine dabei gemachten Eindrücke und Erfahrungen lesen Sie bitte im Folgenden.

Folgende Varianten der Re 6/6 und Re 620 und folgendes Zubehör sind greifbar:

- Art.-Nr. K10174 Re 6/6 11662 der SBB Ep. V-VI
- Art.-Nr. K10173 Re 620 029-9 der SBB Ep. V-VI
- Art.-Nr. K10175 Re 620 051-3 der SBB Cargo Ep. V-VI
- Art.-Nr. K10176 Re 620 088-5 der SBB Cargo/Xrail Ep. V-VI