

Der VT 11.5 von KM1 im Porträt



TRAUMHAFT - ELEGANT - EXTRAVAGANT

KM1 hat es gewagt – den TEE VT 11.5 als Modell in Spur 1 aufzulegen – herausgekommen ist ein Triebzug, welcher der Original-Legende in nichts nachsteht

BEITRAG: DR. WOLFGANG HÄUSSLER · FOTOS: MANFRED WEIHRAUCH, SLG. JOACHIM BÜGEL (VORBILD)

Kein anderer Zug hat den Begriff des Trans-Europ-Express, den TEE, mehr geprägt als die Dieseltriebzüge VT 11.5 der DB. Die unumstrittenen Stars des TEE-Verkehrs waren wohl die populärsten Züge, welche Deutsche Eisenbahngesellschaften jemals auf die Schiene gestellt haben. KM1 hat diesem legendären Zug nun ein Denkmal in 1:32 gesetzt – für uns Grund genug, das Vorbild kurz zu umreißen und das Modell näher vorzustellen.

Legendärer luxuriöser Leichtläufer

Die Legende TEE an dieser Stelle ausführlich darzustellen, würde schlichtweg den Rahmen unseres Magazins sprengen und mit Sicherheit mehrere Sonderhefte füllen. Daher möchten wir die interessierten Leserinnen und Leser jetzt schon auf den unten stehenden Kasten mit weiterer Literatur zur Geschichte des TEE hinweisen und uns hier auf Ausführungen zum VT 11.5 beschränken.

Auf Basis des von Kruckenberg (auch bekannt durch den Bau des Schienenzeppelins) im Jahr 1938 entwickelten Schnelltriebwagens SVT 137 155, entstanden ab 1955 die Dieseltriebzüge der VT 11.5 (ab 1968 als BR 601 geführt). Optisch glichen die Triebwagen sehr stark dem SVT, jedoch wurden die markanten, frontseitigen Lüftungsschlitze beim VT 11.5 durch das Markenzeichen, das typische „TEE“-Emblem ersetzt.

Technisch waren die Triebzüge absolut ausgereift und das Beste, was Eisenbahn-Ingenieure zum damaligen Zeitpunkt fähig waren, zu leisten. Dabei kamen den Herstellern Linke-Hofmann-Busch, MAN, und Wegmann ihre jahrelangen Erfahrungen im Bau von Dieseltriebfahrzeugen zugute. Der Wagenkasten und das Fahrgestell bestanden aus einem Stahlgerüst, auf welches eine „Haut“ aus Aluminiumblech aufgenietet bzw. -gelötet wurde. Die Grundeinheit der VT 11.5 bestanden aus den beiden Triebköpfen und fünf Mittelwagen: einem Großraumwagen, zwei Abteilwagen, dem Speisewagen und dem Küchenwagen. Konzipiert waren die Züge aber für bis zu zehnteilige Kombinationen, die in der Praxis jedoch nur bei Spitzenlasten (und im späteren IC-Verkehr) zum Einsatz kamen. Fünf- bis siebenteilige Garnituren waren eher die Regel, womit die VT 11.5 ganz locker ihre Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h erreichten und auch Steigungen problemlos mit den erwarteten 80 km/h meisterten. Neben dem Leichtbau der Karosserie sorgten hierfür die beiden 12-Zylinder-Motoren (Hersteller waren MAN, Maybach und Daimler-Benz) mit Abgasturbolader, die jeweils 1.100 PS lieferten.

Für seine Fahrgäste bot der VT 11.5, der ausschließlich in der 1. Klasse verkehrte, absoluten Luxus. Angefangen vom exzellenten Fahrkomfort, bedingt durch die Lagerung (auf den zweiachsigen Drehgestellen der Bauart München-Kassel) des Wagenkastens in einer stoßgedämpften Wiegekonstruktion, bis hin zu der luxuriösen Innenausstattung, der Klimaanlage, den Sitzpolsterungen und dem – selbstverständlich – hervorragenden Bord-Service, inklusive den aus der exklusiven TEE-Küche kredenzten Menüs.

Aber auch für das Personal war es eine besondere Ehre, auf den VT 11.5 mitzureisen, die Zugbegleiterinnen im attraktiven Outfit waren damals TEE-Stewardessen. Die Lokführer freuten sich über die einfache und übersichtliche Bedienbarkeit der Triebfahrzeuge. Auch das Wartungspersonal war von

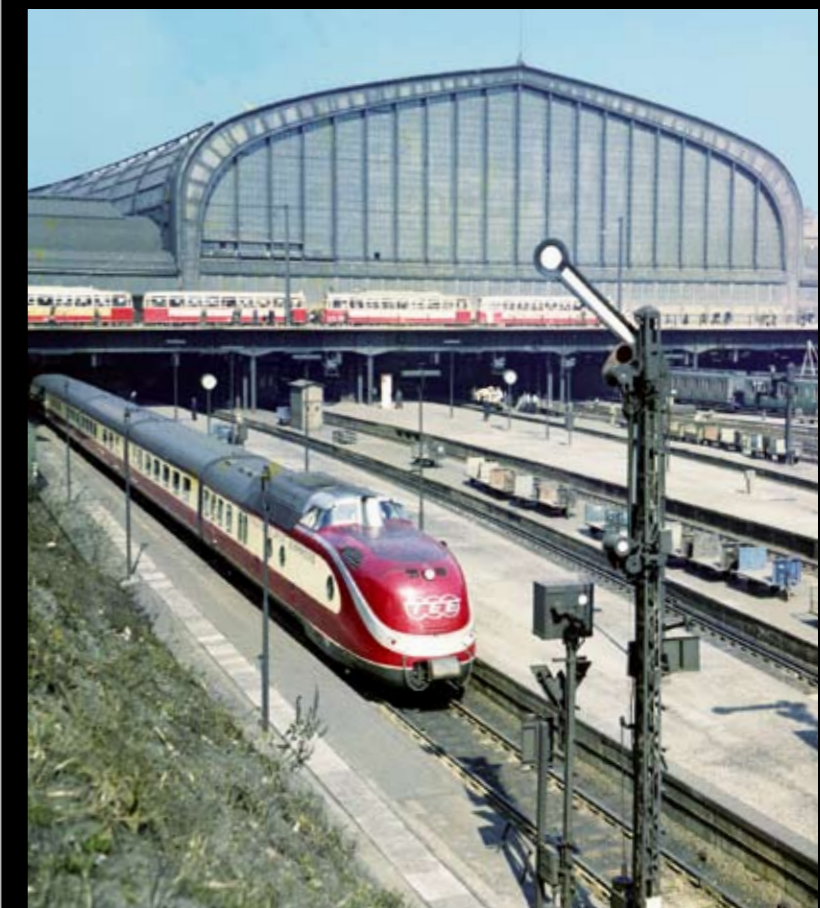
der Konstruktion angetan: der gesamte Antrieb ließ sich über die großen Motorklappen am Triebkopf herausheben und war daher einfacher zugänglich.

Aber bei so viel Lob entsteht auch Unmut: neidisch blickten die Konstrukteure im benachbarten Ausland auf den ästhetisch und technisch ausgereiften Zug aus Deutschland.

Das uns für das Porträt zur Verfügung gestellte KM1-Modell des VT 11.5 hat den TEE Helvetia zum Vorbild. Der Zug verkehrte ab Oktober 1957 auf der Strecke Hamburg-Altona nach Zürich. Für die knapp 1.000 km lange Strecke benötigte der Zug mit fünf bzw. sieben Zwischenwagen anfänglich 11, später sogar nur 10 Stunden – das waren noch Zeiten! Im April 1964 wurde der Helvetia durch den bauglei-

Der TEE in voller Länge: die siebenteilige, in 1:32 über vier Meter lange Garnitur des Helvetia!

Da kommt er aus der „Betonwand“ gestochen: mit dem TEE unterwegs, den Herren im „Cockpit“ scheint es sichtlich Spaß zu bereiten



Hamburg Hbf, 6. Juni 1958: „Ausfahrt frei“ für den VT 11.5



Formen, die begeistern, der „lacht“ einen richtig an: ein sagenhaft schöner Zug!

chen Diamant abgelöst. Aufgrund der fortschreitenden Strecken elektrifizierung wurde der Betrieb mit den VT 11.5 zwischen Hamburg und Zürich ein Jahr später eingestellt. Die TEE-Traktion übernahmen nun die leistungsstärkeren Baureihen 110 und 112, später folgte die BR 103.

Neben dem Helvetia hat KM1 auch noch den im Original als erster Zug im TEE-Verkehr mit dem VT 11.5 betriebenen Saphir (Dortmund – Oostende) und für Epoche IV-Bahner den Alpen-See-Express der TEE-Touristik aufgelegt.

Egal in welcher Version, eines ist sicher: neben dem Rheingold hat nie ein Zug in Deutschland eine ähnlich hohe Popularität erreicht, wie die Triebzüge VT 11.5 – auch nicht der ICE.

Sagenhaft schön und schlank

Die eingangs genannten Superlative für das Original treffen gleichsam auf das Modell des VT 11.5 zu. Elegant kommt er daher: der TEE Helvetia im Maßstab 1:32. Die äußere Erscheinung des stromlinienförmig gestalteten Zuges zieht den Betrachter sofort in den Bann. Wir hatten das große Glück, den TEE auf der Höllentalbahn in Lauingen unter die Lupe nehmen zu dürfen. Allein der Anblick, wenn die „Schnauze“ des Triebkopfes sich allmählich aus dem Tunnel heraus auf den Betrachter zu bewegt, ist völlig faszinierend.

Die beiden Triebköpfe und die Mittelwagen sind absolut authentisch in dem komplett aus Messing und Edelstahl

gefertigten Modell wiedergegeben. Das erhabene TEE-Schild, die hochgezogene, runde und bullig wirkende Front mit dem darüber liegenden, leicht abgerundeten, Führerstandausblick geben das typische Erscheinungsbild des VT 11.5 wieder. Die aufwändige Lackierung in beige-rot und Silber stimmt in den Farben wie in der Anbringung der Schwünge und der Farbübergänge mit dem Vorbild überein. Dies gilt auch für den seitlichen, silbergrauen und schwarz schattierten Schriftzug „Trans Europ Express“ an den Triebköpfen. Die Beschriftung ist lupenrein, das Zugleitschild mit den Angaben für die Fahrstrecke des Helvetia von Hamburg-Altona nach Zürich ist in den Türen angebracht.



In elegantem Bogen verlässt der TEE Helvetia Hamburg-Altona. Rund 11 Stunden Fahrzeit und gut 960 km liegen bis zum Zielort Zürich vor ihm.

Juni 1960:
Hochbetrieb
auf der Lombards-
brücke in Hamburg



Die „Außenhaut“ des Wagenkastens lässt die beim Original mit zahlreichen Nieten auf dem Stahlgerüst angebrachten Aluminiumbleche erahnen – auch etwas für Nietezähler!

Das Dach ist sehr detailliert wiedergegeben. Die Lüftergitter, unter denen sich die (angetriebenen) Lüfterräder befinden, sind sehr filigran. Ebenso bestechen die seitlichen Lüftergitter an den Triebköpfen.

Technisch ist das Modell vom Feinsten und auf dem absolut neusten Stand. Je zwei Bühler Motoren treiben die Köpfe des Zuges an. Speziell für den VT 11.5 wurde ein völlig neues Getriebe konstruiert, der Kardantrieb erfolgt auf alle vier kugelgelagerte Achsen je Triebkopf.

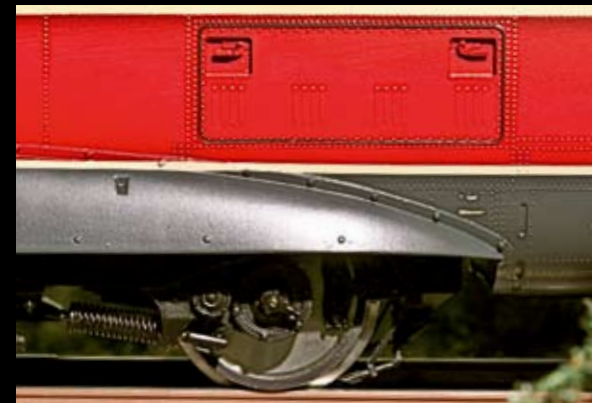
Die vorderen Radsätze sind vorbildlich blank gehalten, im Original bilden sie einen Verbund mit den Brems scheiben. An den Wagenradsätzen wurde die Sinuswelle nachgebildet, die beim Vorbild für sichere Fahrt auch bei hohen Geschwindigkeiten sorgte.

Blick in den
Führerstand des
VT 11.5-Modells



Einblick: Polsterung in unterschiedlichen Farben, wie im Original

Unterblick:
Radsatz am
Triebkopf mit
dem typischen
„Kotflügel“



Aufblick: filigrane Lüftergitter auf dem Dach, die Lüfter sind selbstverständlich angetrieben



Ohne Durchblick: der Faltenbalg gewährt in jeder Lage einen geschlossenen Zugverband

Die spezielle Kurzkupplungskinematik zwischen den Trieb- und Mittelwagen und die flexiblen Faltenbälge sorgen auch bei kleinstem Radius von 1.020 mm für ein geschlossenes Zugbild. Die siebenteilige Garnitur bringt es auf ein Gewicht von stolzen 14 Kilogramm und eine Länge von 406 Zentimetern (LÜP) – da sind im Betrieb ordentliche Bahnsteiglängen nötig, um den TEE richtig zur Geltung zu bringen.

In jeder der beiden Antriebseinheiten sind zwei ESU LokSound XL Sounddecoder mit KM1 High-Quality-Sound untergebracht. Damit können Dieselgeräusche und die Rauchentwickler in jedem Triebkopf separat und unabhängig voneinander angesteuert werden. Die Rauchentwicklung entspricht der neusten Generation mit einer Betriebsdauer von bis zu vierzig Minuten. Selbstverständlich sind über den Decoder auch die Lüfterräder und die Führerstandsbeleuchtung ansteuerbar. Auch das Geräusch des im Original vorhandenen, zweiten Dieselmotors für die Klimaanlage, kann damit imitiert werden.

Jeder der fünf Zwischenwagen verfügt ebenfalls über einen eigenen Funktionsdecoder. Damit lassen sich die Sitzplatzlampchen, die Abteil- und die Gangbeleuchtung in den Wagen unabhängig schalten. Bei so vielen „Features“ mutet die mit Fahrtrichtung von weiß nach rot wechselnde Spitzenbeleuchtung an den Triebköpfen schon als Selbstverständlichkeit an. Die gesamte Beleuchtung erfolgt mit Warmlicht-LEDs.

Die Innenbeleuchtung der Triebköpfe und Wagen gibt den Blick auf das Interieur frei. Dazu zählen auch die filigranen Trittleche und die Gitterboxen in den Triebköpfen.

Die Gestaltung des Großraumwagens, der Abteile, der Gänge und auch der Einrichtung im Speisewagen und der Küchenbereich sind eine Augenweide. Wie beim Vorbild sind die Polsterungen in den Wagen in unterschiedlichen Farbtönen, nämlich in rauchblau für den Großraumwagen bzw. in grün, beige oder rauchblau in den Abteilwagen gehalten. In der Finescale-Ausführung sind die Sitze zusätzlich beflockt und geben dadurch die Polsterung der Vorbildsitze noch exakter wieder. Auch die weißen Kopfstützen und die feinen Gitter zur Gepäckablage wurden nicht vergessen. Die Wände sind wie im Original mit Holzfurnier ausgestattet. Alle Handgriffe an den Abteiltüren sind nachgebildet.

Im Bar- und Speisewagen sind alle Details wie beim Vorbild vorhanden. Die Rundung des Tresens an der Bordbar lädt zum Verweilen ein. Auf Wunsch erhält der Käufer die Wagen mit Reisenden, Tischdecken für den Speisewagen usw. – eigentlich würde man am liebsten selbst mitfahren, in einem der TEE-Modelle von KM1. Allerdings: wer nicht rechtzeitig bei den Lauingern reserviert hat, wird wohl leider leer ausgehen, denn das auf 100 Exemplare begrenzte Modell aus der PREMIUM EDITION ist werkseitig bereits ausverkauft! ♦

Jürgen Franke, Jörg Haijt: **Das Grosse TEE-Buch**,
50 Jahre Trans-Europ-Express; Heel Verlag, Königswinter (2006);
ISBN: 978-3-89880-305-2

VT 11.5 – Der legendäre TEE-Triebwagen: Rio Grande Video;
Verlagsgruppe Bahn, Fürstentfeldbruck; als DVD
und BluRay erhältlich

Adieu TEE ... wer
das Modell „Life“
erleben möchte,
sollte sich das
Spur 1-Treffen im
Juli in Sinsheim
nicht entgehen
lassen

