

Neuer Kijls 450 von Arnold

Heimlich, still und leise kam Arnold mit einer Form-Neuheit heraus, die es in N noch nicht gegeben hat. Es ist ein Spezial-Fahrzeug für den Transport nässe- und stoßempfindlicher Ladegüter, wie z.B. Komponenten für die Automobilindustrie (z.B. Motoren). Die DB ließ bei Alstom im Jahre 2000 einen zweiachsigen Flachwagen mit PVC-Planenverdeck und hydraulischer Langhubstoßdämpfern entwickeln. Das Probefahrzeug wurde für gut befunden und die DB AG bestellte 150 Serienwagen, die 2001/ 2002 geliefert wurden.

Schon ein Jahr später entschloss sich die DB AG, zwei Wagen kurz zu kuppeln, dazu nahm man 100 Fahrzeuge und diese kurzgekuppelten, nicht lösbaren Wagen wurden zu Laaijrs⁵⁸⁷ umbenannt. Die restlichen 50 Wagen behielten die Bezeichnung Kijls⁴⁵⁰. Die Wagen waren 16,5 m lang und hatten einen Achsstand von 10 m. Die Ladelänge betrug 14,15 m. Das Planen Verdeck konnte bis zu 11 m geöffnet werden, was die Beladung erleichterte. Die Ladefläche betrug 40,3 m² und das Ladevolumen gar 109,0 m³. Beladen werden konnte der Wagen maximal mit 27,5 t. Zugelassen war er für 100 km/h.

Aufgrund ihrer speziellen Bauart waren die Wagen im Blockverband zwischen den Zulieferwerken und Automobilwerken unterwegs. Ab Zulieferer beladen und ab Werk leer zurück. Bei kleineren Zulieferern konnte man auch nur 1 bis 2 Wagen sehen. Hier noch ein Bild des Vorbilds:



Bild 1: Werksfoto Arnold Kijls⁴⁵⁰



Bild 2: Vorbildfoto- Quelle Internet- DB Cargo

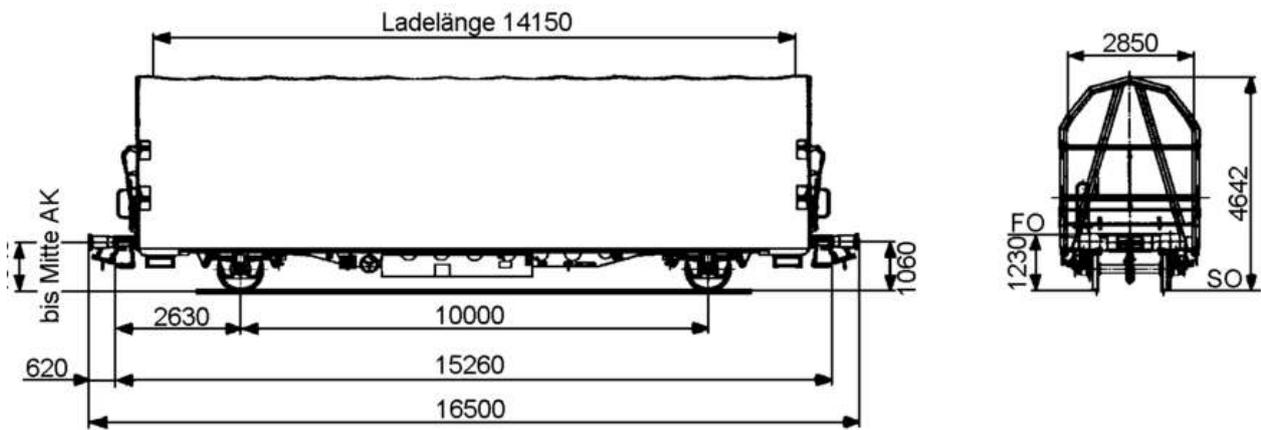


Bild 3: Maßskizze Kijls 450- Quelle Internet – DB-Cargo

Modell des Kijls 450

Wie schon erwähnt, ist es eine Neuentwicklung von Arnold, sogar eine Form-Neuheit. Hier Bilder der Neuheit (#HN6699):



Bild 4: Arnold Kijls⁴⁵⁰ – Wagen 1 Wagen-Nr. 41 80 338 4 063-2



Bild 5: Arnold Kijls⁴⁵⁰ - Wagen 2 Wagen-Nr. 41 80 338 4 054-1

Es folgen Detail-Bilder des Wagens:



Bild 6: Kijls⁴⁵⁰ von vorne



Bild 7: Kijls⁴⁵⁰ von oben



Bild 8: Kijls⁴⁵⁰ von unten



Bild 9: Beschriftung des Kijls⁴⁵⁰

Was auffiel, dass die Stirnseite des Wagens von der Maßskizze abweicht. Das kann auch durch Bauartunterschiede geschuldet sein. Am Boden sollten die hydraulischen Bauteile für die Stoßsicherung sichtbar sein, die bei dem Modell fehlen. M.E. ist das nicht weiter schlimm, denn im Betrieb auf der Anlage sieht man das nicht.



Bild 10: Kuppelabstand

Der Kuppelabstand ab Werk ist zufriedenstellend, er beträgt ca. 3 mm.

Das Modell ist 87 mm lang, ist gegenüber dem Vorbild um 16 Prozent zu kurz. Da tat sich der Verdacht auf, dass die Form auch für andere europäische Bahnverwaltungen genutzt wird. Ein Blick in den Arnold-Katalog bestätigte den Verdacht: Die gleiche Form wird auch für eine SNCF (Citroën)- und RENFE (Transfesa)- Variante genutzt.

Einsatz auf der Modellbahn

Wie schon erwähnt, wurden die Wagen gerne als Pendel eingesetzt, also zwischen dem Zulieferer-Betrieb und dem Automobil-Werk. Dann sollten aber 10 bis 12 Wagen oder mehr eingesetzt werden. Mögliche Zugloks sind bei Dieselbetrieb die Baureihen 218 oder 232. Ellok-Fans können auf die Baureihen 140, 143, 151, 152 oder 185 zurückgreifen. Für die Übergabe wäre eine Lok der Baureihe 332 (z.B. die neue Liliput Köf III) nicht verkehrt oder eine Werkslok der Autofirma.

Fazit

Damit hat Arnold eine Form-Neuheit auf den Markt gebracht, für die es keine Konkurrenz-Modelle gibt. Die Plane eignet sich bestens für alle möglichen ergänzenden Aufdrucken, wie z.B. „Railion“. Weiter könnte es auch verschmutzte Wagen geben. Noch ein Vorschlag: Da in der Packung zwei Wagen liegen, kann man die Wagen mit einer Kurzkupplungsstange verbinden und das Gefährt Laaijrs⁵⁸⁷ nennen, wie es auch die DB AG gemacht hat. So hat Arnold einen neuen Güterwagen herausgebracht, der für spezielle Zwecke gebaut wurde, trotzdem im ganzen Bundesgebiet unterwegs war. Misslich ist die Tatsache, dass der Wagen zu kurz geraten ist. Aber wer weiß das schon?

Das Set war bei DM Toys für knapp 40 € zu haben.

Klaus Kosack

Lit.: St. Carstens et al., Güterwagen der DB AG, Fürstenfeldbruck 2014

Internet: DB-Cargo, Güterwagenkatalog, Blatt Kijls⁴⁵⁰