

Der DT8 „Kittel“ von Fine Models im Test

# GANZ FEINER KITTEL

Für die Nebenstrecken auf Spur 1-Anlagen praktisch maßgeschneidert: der Badische Kittel – wir haben den neuen Dampftriebwagen von Fine Models für Sie getestet

BEITRAG: KLAUS-GERD SCHOELER  
FOTOS: MANFRED WEIHRAUCH (MODELL)

Eine absolute Bereicherung für alle Nebenstrecken:  
Der wunderschöne Badische Kittel von Fine Models



Mit dem DT8 von Fine Models steht der erste Triebwagen zum Test in 1:32 an, Fine Models hat uns hierfür die purpurrote DB-Version in NEM mit ESU-Decoder zur Verfügung gestellt.

Im angelieferten Karton befinden sich zusätzlich ein Lokführer, der

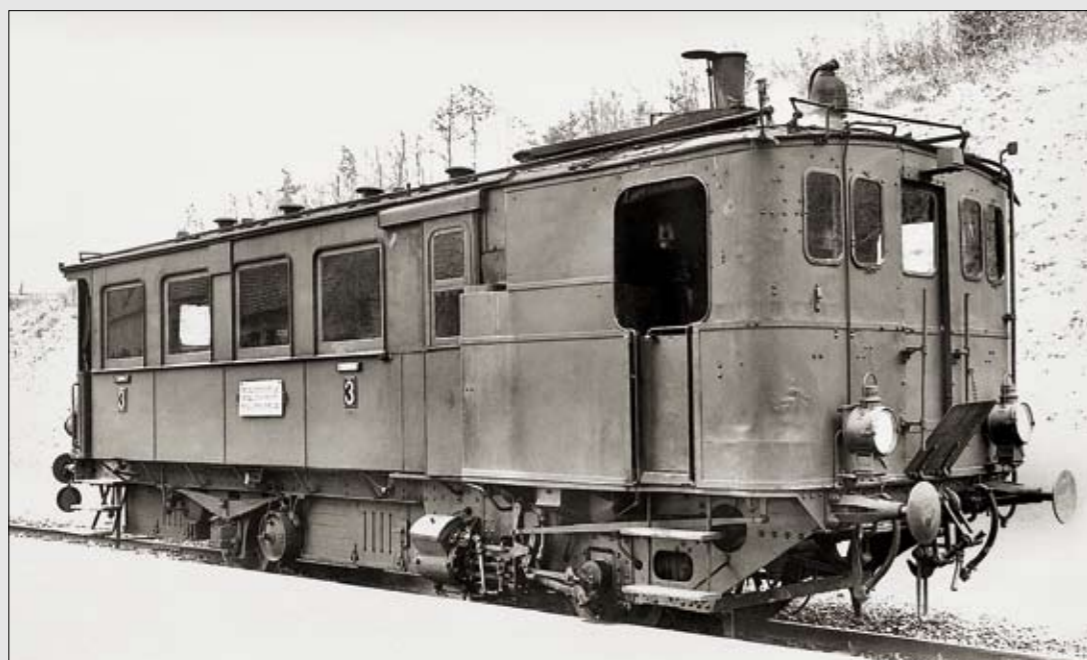
Schlotdeckel, Zuglaufschilder, eine Explosionszeichnung sowie eine einseitige Bedienungsanleitung.

Der erste Eindruck nach dem Auspacken: „Schnuckelig“ sieht der DT8 in seinem Purpurrot aus, auch wenn er eher schwächling im Vergleich zu anderen Spur1-Fahrzeugen daherkommt.

Neben dem interessanten Kopf mit den doppelten Sonnenblenden über den Fenstern fällt die filigrane Inneneinrichtung auf. Der DT8 strahlt schon auf dem Arbeitstisch die Nebenbahn-Atmosphäre längst vergangener Zeiten aus!

## Technik

Die Lok besteht nahezu komplett aus Messing und Stahl. Die Bauweise ergibt ein für den zierlichen Triebwagen beachtliches Gewicht von knapp 3,5 kg. An beiden gefederten Radsätzen wird innen an den Spurkränzen der Fahrstrom durch Pilzkontakte abgenommen,



DT5 (Bad. 1004)  
am 22.06.1934 im Bw  
Freiburg  
(Foto: Carl Bellingrodt\*)

### Das Vorbild

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts standen die Bahnverwaltungen vor dem Problem, den Zugverkehr auf Nebenstrecken kostendeckend durchzuführen. Mit ersten Dampftriebwagen versuchte man bereits 1890 Kosten zu sparen.

Es wurde viel experimentiert um eine einfache Bedienung, geringen Brennstoffeinsatz und ein gutes Verhältnis von Gesamt- zu Nutzgewicht zu erzielen. Die Württembergische Staatsbahn kaufte zum Test in Frankreich einen zweiachsigen Dampftriebwagen mit Serpollet-Dampftriebwagen. Trotz Problemen kamen noch weitere dieser Dampftriebwagen zum Einsatz, Laufleistungen von bis zu 100 km/Tag wurden erreicht. Eugen Kittel entwickelte einen im Einmannbetrieb zu bedienenden, stehenden Dampftriebwagen. Zuverlässigkeit und Effizienz konnten

gegenüber dem Serpollet-System gesteigert werden.

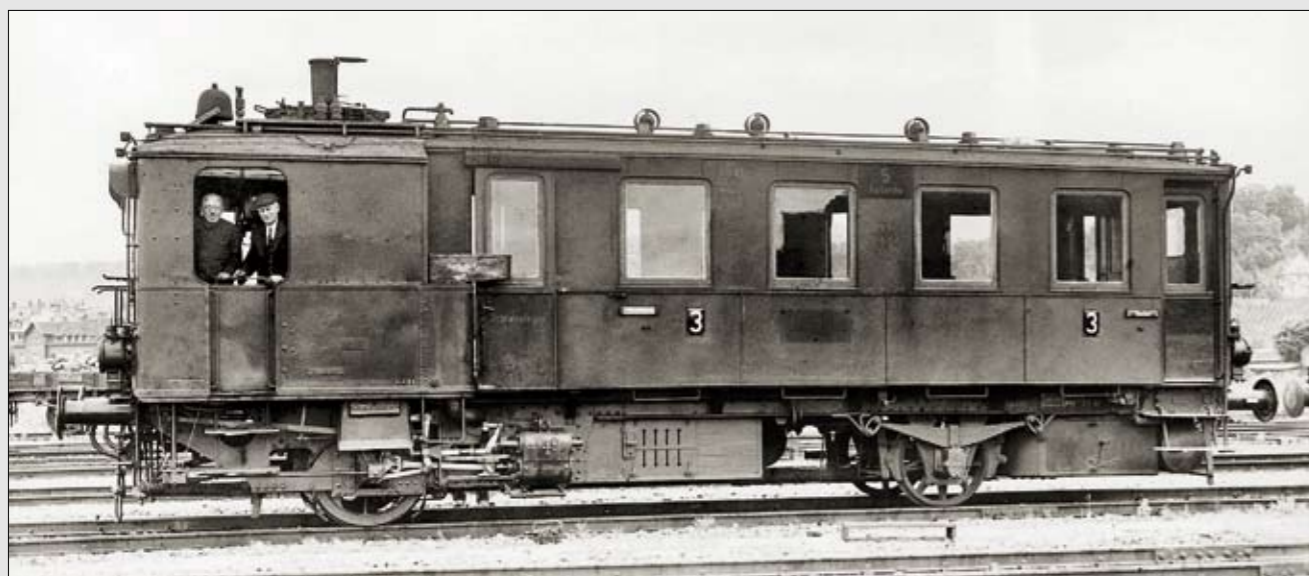
1904 wurde im DW6 der Serpollet-Dampftriebwagen gegen den Kittelkessel getauscht. Die ersten Testergebnisse ermutigten, der Kittelkessel war dem Serpollet-Dampftriebwagen überlegen. So bestellte man weitere Kitteltriebwagen und rüstete die anderen um. 1907 wurden Laufleistungen von bis knapp 200 km pro Tag erreicht, die Kittel-Dampftriebwagen bewährten sich.

Die Badischen Staatsbahnen beschafften ebenfalls einen Serpollet, der innerhalb von 3 Jahren 315 Tage in der Werkstatt stand. Nach den nun positiven Erfahrungen aus Württemberg wurden auch in Baden weitere Triebwagen mit Kittelstehkessel bestellt, mit dem DT8 endete 1915 die Beschaffungsphase.

Angetrieben wurden die Kittel auf einem Radsatz, die Vmax lag bei 50 km/h, 40 Personen fanden Platz. Die Triebwagen bewährten sich, die DRG übernahm sie und setzte sie weiter ein. Die DB führte noch acht Dampftriebwagen in den Büchern, der DT8 kam als einziger bei der DB noch einmal zum Einsatz. Das Vorbild unseres Testexemplars war von 1927 bis 1945 in Freiburg beheimatet, danach in anderen Bws in Baden, 1954 wurde er als letzter seiner Gattung in Freiburg ausgemustert.

#### Literatur zum Vorbild:

Werner Willhaus: Kittel-Dampftriebwagen, Innovation des Nahverkehrs vor 100 Jahren; EK-Verlag GmbH Freiburg, 2008; ISBN 978-3-88255-106-8



DT13 im Bahnhof Maulbronn Stadt am 3.4.1932 (Foto: Hermann Maey\*)

\* Mit freundlicher Genehmigung des EK-Verlag



beim Laufradsatz sogar durch zwei je Rad. Damit und über die elektronische Pufferschaltung ist die Stromversorgung ausreichend gesichert.

Motor, Getriebe und die Radsätze sind kugellagert und damit wartungsfrei. Die Schleifer bzw. Pilzkontakte sollten vor der Inbetriebnahme und nach entsprechender Betriebszeit mit ein wenig Öl geschmiert werden, um die Geräuschentwicklung zu reduzieren und die Lebensdauer zu verlängern.

Angetrieben wird der DT8 von einem unterflur montierten 8,7W Faulhaber-Motor über zwei Getriebestufen (22:1) auf eine Achse. Die Zugkraft ist bestens, der Freilauf minimal.

Der Laufradsatz ist vorbildgerecht über Blattfedern, der Treibradsatz über Spiralfedern gefedert, die Wirkung ist jedoch gering, da die Federn für das Modellgewicht recht hart sind.

Der DT8 ist für den Betrieb auf Radien ab 1.020 mm vorgesehen, dies bereitet dem Fahrzeug bei Solofahrt auch in Gegenbögen keine Probleme. Der Schiebepflicht mit einem Wagen ist bei 1.020 mm aufgrund des Überhangs nur eingeschränkt möglich.

### Wagenkasten, Inneneinrichtung und Dachaufbau

Die Detaillierung des Gehäuses ist bestens gelungen. Im vorbildgerecht schmalen Bereich des Fahrgastraumes sind die Halter für die Zuglaufschilde angebracht. Die Fenster haben passgenaue Rahmennachbildungen, die Gläser sind sauber angesetzt. Die Schiebetüren hinter dem Maschinenraum schließen dicht und tragen durch die zierlichen Führungen auch nicht auf. Die Türen zum Fahrgastraum lassen sich

öffnen, Federn halten die Türen passgenau in der geschlossenen Stellung.

Am Gepäckabteil sind linke und rechte Seite vorbildgerecht unterschiedlich ausgeführt. Die Griffstangen dort und am Maschinenraum sind sehr fein und mit den Flanschen korrekt wieder gegeben. Der Maschinenstand hat halb-

hohe bewegliche Türen, die ebenfalls dicht angedrückt sind, die Vorhänge sind in hochgezogener Stellung nachgebildet.

Markant ist beim Vorbild die Stirnseite mit dem Kittelkessel. Die Rundungen von den Seiten her mit dem leichten Bogen in die Stirnseite hinein sind gut getroffen. Die Tür auf der

Das stimmige Erscheinungsbild des Modells ist hier bestens wiedergegeben, Lackierung und Beschriftung verdienen Bestnoten

### Eigenschaften in der Übersicht

DT 8 - Kittel	
<b>Angeborene Versionen</b>	4 Versionen Epoche I Bad. StB. Flaschengrün mit Flachschieber Epoche II DRG Braungrün Epoche II DRG Elfenbein/Weinrot Epoche IIIa Deutsche Bundesbahn Purpurrot
<b>Loknummer der Testmaschine / Epoche</b>	DT8 Epoche IIIa, BW-Freiburg
<b>Motor / Übertragung</b>	8,7W Faulhaber-Motor Typ 2237018CXR, Schneckengetriebe, gesamt 22:1 übersetzt, Motor und Getriebe kugellagert, Freilauf
<b>Stromabnahme / Haftreifen</b>	6 Kontakte an Treib- bzw. Laufrad, dabei an Laufrad zwei Doppelkontakte, keine Haftreifen
<b>Achsen</b>	Laufradsatz mit Blattfedern, Treibradsatz mit Spiralfedern gefedert, Radsätze kugellagert
<b>Steuerung des Soundgeräusches</b>	Taktgeberscheibe mit 4 Magneten und Hallsensor auf dem Treibradsatz
<b>Flackernde Feuerbüchse</b>	nicht vorhanden
<b>Rauchgenerator, Zylinderrauch</b>	Vorhanden für 15 Minuten Betriebszeit, kein Zylinderdampf
<b>DCC / Motorola</b>	DCC Adresse 3 mit Funktionen F1 bis F12 Motorola mit Adresse 3 und 4
<b>Decoderfeatures</b>	ESU Loksound 4 oder Zimo MX644C mit Pufferkondensatorschaltung (Zimo-Belegung leicht anders) Funktion: Spitzen-/Schlusslicht vorne und hinten wechselnd F1: Sound ein/aus F2: Rauchgenerator F3: Glocke F4: Innenbeleuchtung F5: Signalpfeif F6: Rangiermodus F7: Türen-Schlagen F8: Kohleschaukeln F9: Dampf ablassen F10: Luftpumpe F11: Injektor F12: Schaffnerpfeif
<b>Gewicht</b>	3.500 g
<b>Vorbestellpreis / UVP Hersteller</b>	2.595 EURO in NEM-Version ohne Reisende



Ebenso fein detailliert: Der Führer-/Heizerstand des Kittels

Stirnseite wie die Übergangsklappe ist fest eingesetzt. Alle Ansatzteile, wie die beiden doppelten Sonnenblenden, die Trittstufen unter den Fenstern und die Griffstangen sind minutiös nachgebil-

det. Auf der Führerstandsseite entsprechen Übergangstür und -klappe, Tritte und Griffstangen der Maschinenseite.

Die Scheiben des Führerhauses sind exakt eingesetzt, durch die großen Fenster kommt die hölzerne Inneneinrichtung voll zur Geltung. Wände und

Sitzbänke aus Holz, einmal mit Lehnen im Fahrgastraum und heruntergeklappt im Gepäckraum – klasse!



Sitze sind aus dünnem Holz gefertigt, wobei die Sitze an Feinheit kaum noch zu übertreffen sind. Im Gepäckabteil sind die Sitze in der heruntergeklappten Stellung nachgebildet.

Das Dach des Kitteltriebhwagens ist sauber gebogen und gibt die Kontur des Vorbildes gut wieder. Der aus dem Dach herausragende, passgenau eingesetzte Kessel mit Rauchkammertür und dünnem Schlot sowie schwenkbarer Schlotklappe entspricht in allen Details dem markanten Vorbild. Scharniere und Vorreiber am Rauchkammerdeckel sind nicht beweglich, feine Holztrittbretter liegen auf zierlichen Stützen.

Glocke, Pfeife und die Sicherheitsventile sind sehr fein nachgebildet. Die festen Lüftungsklappen wie auch die Schlusslichthalter wurden nicht vergessen. Die für die Kittel typischen Steuerstangen sind mit den Haltern vorbildgerecht ausgeführt, über sie wurde der Triebwagen vom zweiten Führerstand bedient. Die durchbrochenen Lüfter und die Leitung zu den vier Deckenleuchten mit den Hutzen komplettiert die gelungene Dachausführung.

### Rahmen, Radsätze, Gestänge

Der im Bereich des Treibradsatzes verstärkte Rahmen entspricht mit seinen Durchbrüchen, Verstrebungen und Nieten dem Vorbild. An den Stirnseiten



Die Scheinwerfer sind mit roten und weißen Glühlampen bestückt, einziger Wermutstropfen: Die seitliche Einführung der Birnchen

befinden sich Schienenräumer, seitlich sind filigrane Wagenkastenstützen und Griffstangen angesetzt. Die Trittstufen auf der Führerstandsseite haben feine Riffblechstrukturen. An den Pufferbohlen sind die Absperrventile, die Halter für Bremschläuche, Rangiergriffe sowie an der Maschinenseite weitere Tritte vorhanden. An den Pufferhülsen befinden sich die Halter für die Schlusscheiben. Die Bremschläuche sind beweglich, deren Kupplungen jedoch fest mit den Haltern verbunden. Die Nachbildung der Schraubkupplung sitzt vorbildgerecht in einer Manschette auf der Pufferbohle.

Unter dem Boden sind die Behälter und Rohrleitungen detailliert nachgebildet. Die Bremsanlage ist weitestgehend vorhanden, die Bremsklötze liegen vorbildgerecht nah an den Laufflächen. Am Treibradsatz befinden sich vier Sanddüsen, der Laufradsatz ist mit langen Blattfedern abgefedert, Achslager, Achslagerführungen und Schaken sind fein nachgebildet.

Der Treibradsatz ist durch die Außenlagerung der Achse kaum zu sehen. An den Achsenden sind die Kurbelzapfen angeflanscht, Treib- und Pleuelstangen sind wie die anderen Stangen und Gelenke des Antriebs aus Neusilber gefertigt. Die beiden kleinen Zylinder sind mit allen Leitungen, Armaturen und den Schraubenkränzen nachgebildet. Die DRG- und DB-Version haben Kolben- und die Ep. I Version Flachschiebernachbildungen.

### Lackierung und Beschriftung

Die Lackierung von Fahrwerk und Gehäuse in Schwarz und Purpurrot sowie dem Dach in Dunkelgrau ist seidenmatt ausgeführt und lässt absolut keine Wünsche offen. Die Lackschicht ist dünn und ebenmäßig, Kanten, Konturen und Details werden durch die Lackierung nicht beeinträchtigt. Die Fensterrahmen sind beige-braun abgesetzt, die gelben Zierstreifen makellos aufgebracht. Die Stirnlampen und Trittstufen sind schwarz, die Griffstangen und Klinken mattsilbern ausgeführt. Führerstand und Maschinenraum sind hellgrau lackiert, der Kittelkessel schwarz.

Die Armaturen und Räder sind messingfarben oder rot, die Wasserstandsgläser weiß ausgelegt. Die gelbe Beschriftung an Rahmen und Wagenka-



Die Dachkonstruktion des DT8 mit dem typischen Schlot (mit Deckel) und den weiteren Aufbauten

## VORBILD & MODELL

sten ist fein und lesbar. Die letzte Bremsuntersuchung ist mit 15.12.53 angegeben. Nichtraucher-, Raucher- sowie Klassenschilder wirken in ihrer Lackierung wie emailliert, schwarz ausgelegte Messingschilder geben den Hersteller, Fertigungsnummer sowie Art des Fahrzeuges an. Rote Elektroblitze auf weißem Grund sowie der Schriftzug „Vorsichtig Rangieren“ befinden sich auf den Stirnseiten.

### Beleuchtung

Die DB-Ausführung des DT8 verfügt beidseitig jeweils über zwei Lampen, bestückt je mit einer klaren und einer roten  $\mu$ -Lampe. Die Ausleuchtung ist akzeptabel, wenig vorbildlich ist deren seitliche Einführung in den Reflektor. Die Abdeckgläser sind sauber eingesetzt.

Die Innenbeleuchtung ist kaum sichtbar, ob diese beim Vorbild wirklich so dunkel war, lässt sich nicht feststellen.

### Fahreigenschaften

HEGOB-Weichen und -DKWs wurden ebenso anstandslos befahren wie die 2.300 mm Weichen von Hübner, zum Entgleisen neigte der DT8 auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht.

Auf Lasttests haben wir verzichtet, dafür eher auf die Langsamfahreigenschaften geachtet. Der Dampftriebwagen erreicht eine vorbildmäßige Vmax von etwa 50 km/h und läuft dabei ruhig. In Fahrstufe 1 läuft das Fahrzeug bei weni-

## VORBILD & MODELL

ger als Schrittgeschwindigkeit schon recht gleichmäßig, bei Fahrstufe 2 stellt sich ein völlig runder Lauf ein. Lastregelung und Getriebeübersetzung erlauben sowohl ein nebenbahntypisches Fahren als auch authentisches Rangieren.

Zwei Stunden haben wir den DT8 in unterer und mittlerer Geschwindigkeit hin und her fahren lassen, es gab absolut keine Beanstandungen. Störend wirkt sich die harte Federung bei nicht planer Gleisverlegung aus, sie unterbricht hin und wieder die Stromzuführung. Der Pufferkondensator überbrückt dies zwar sicher, es kam jedoch zu ungleichen Auspuffschlägen.

### Decoder und Sound

In unserem DT8 war ein ESU-Loksound 4 verbaut, der seinen Dienst problemlos versah. Die Funktionszuordnung ist beschrieben, Unterlagen zum Decoder sind nicht beigelegt.

Der Sound ist gut eingespielt und von der Lautstärke her akzeptabel. Ein nicht sichtbarer 8 Ohm-Visaton BF32 Lautsprecher unter dem Fahrzeug erzeugt einen Sound mit wenig Tiefen. Glocke und Pfiff kommen sehr authentisch herüber, das Kohleschaufeln wirkt

bei diesem Fahrzeug wenig vorbildnah.

Der Auspuffschlag bei Langsam- und Streckenfahrt sowie beim Beschleunigen ist gut, bei höherer Geschwindigkeit ist er erträglich, synchronisiert wird er über einen Taktgeber auf der Treibsatzachse. Licht, Führerstandsbeleuchtung sowie die Geräusche lassen sich schalten.

### Rauch- Dampferzeugung

Das Einfüllen von Dampfdestillat über den Schlot ist mit einer Pipette völlig problemlos. Für den Test haben wir das ölfreie Destillat von KM1 eingesetzt.

Sowohl im Stillstand als auch während der Fahrt erzeugt der Dampfgenerator eine leichte Rauchfahne, welche – bei Fahrt – das Bild des radsynchronen Dampfausstoßes ein wenig stört. Mit zunehmender Fahrt und Betriebsdauer verschwindet die „Fahne“ aber allmählich und der Betrachter kommt in den vollen Genuss des vor sich „hinschnaubenden“ Triebwagens.

### Fazit

Mit dem DT8 bietet Fine Models ein Triebfahrzeug an, wie es kaum besser für Nebenbahnanlagen geeignet ist. Die

guten Fahreigenschaften lassen beim Betrieb Freude aufkommen, auf kleinen Anlagen kommt die Inneneinrichtung zur Geltung, ist man doch permanent „auf Augenhöhe“ mit dem Dampftriebwagen.

Das Preis-Leistungsverhältnis ist noch akzeptabel, die Hauptabmessungen sind korrekt im Maßstab 1:32 und tragen neben dem Finish und der Detaillierung zum authentischen Erscheinungsbild bei.

Das Modell gibt die markante Form des Kitteldampftriebwagens hervorragend wieder. Beim Rangieren oder Zuckeln auf der Nebenbahnstrecke übt das Modell eine subtile Anziehungskraft aus.

Die Steuerungs- und Antriebsteile hätten wir uns brüniert gewünscht, die Fahrgastbeleuchtung hätte ein Stück heller sein dürfen (Fine Models arbeitet hier an einer Lösung). Die Federung sollte im Hinblick auf die Fahreigenschaften besser auf das Lokgewicht abgestimmt werden.

Bezüglich der wechselnden weiß/roten Lichtführung in den Lampen sollte bei Folge-Modellen eine andere Lösung gefunden werden. ♦

Klein, fein und  
schnuckelig:  
Die Attribute  
des mehr als  
gelungenen  
Triebwagens  
von Fine Models

