

Railrunner alias Cargo-Sprinter



Das erste was ich bei meiner Suche nach Informationen über den weißen Cargo-Sprinter mit Fiege-Beschriftung gefunden habe war, dass dieser eigentlich RailRunner heißt. Der RailRunner sowie der Cargo-Sprinter der DB AG besteht aus jeweils zwei Antriebseinheiten zwischen denen sich drei antriebslose Container- bzw. Wechselbehälterwagen befinden. Die von der Firma Windhoff gebauten Fahrzeuge erreichen eine Spitzengeschwindigkeit von 120 km/h. Die Antriebstechnik wurde aus dem LKW-Fahrzeugbau entlehnt. Lt. Angaben der Firma Windhoff hat das Logistik-Unternehmen durch den Einsatz des RailRunners die durchschnittliche Transportgeschwindigkeit um das zehnfache erhöht, während sich der Dieserverbrauch um 35 % reduziert hat.



Der Vertrieb dieser MPVs (= Multi-Purpose-Vehicle) ist international; so gibt es laut Windhoff auch Interessenten in Groß Britannien und Australien. Aber auch die Einsatzmöglichkeiten sind nicht nur auf den Transport beschränkt, beispielsweise setzt die schweizerische SBB einen auf den Cargo-Sprinter basierenden Tunnellöschzug ein. Auch der Einsatz als Gleisbauzug ist nach Herstellerangaben möglich. Hier noch ein paar technische Daten zum RailRunner bzw. Cargo-Sprinter:

LüP: 90360

Gewicht: 118 t

Leistung: 1060 kW



Die DB AG beschafft 1997 insgesamt 7 Cargo-Sprinter (einer davon der RailRunner der Fa. Fiege) für rund 20 Mio. DM. Lt. Schwarzbuch des Bundes der Steuerzahler gerieten die Fahrzeuge bereits 1999 auf das Abstellgleis, da keine Zulassung des Eisenbahnbundesamtes mehr vorlag. Grund hierfür sollen Mängel in der Sicherheitstechnik und erhöhte Anforderungen an das Leitsystem gewesen sein. Die Fahrzeuge sind zwischenzeitlich alle nach Österreich verkauft worden. Die ÖBB will diese Triebwagen zu Tunnel-Rettungszügen umbauen.

Schade um ein sicherlich interessantes Güterzugkonzept.

Die beiden hier abgebildeten Modelle stammen aus der Fabrikation der Fa. Trix. Sie verfügen jeweils über einen Bühler-Motor mit einer Schwungmasse. Stattet man die Fahrzeuge über die vorhandene digitale Schnittstelle mit einem lastgeregelten Fahrzeugdecoder aus, ist ein gleichmäßiges Fahren gewährleistet. Lediglich der Fakt, dass nur zwei Achsen angetrieben sind, fällt etwas negativ ins Gewicht, da der schwere Zug gerade an Bogenweichen etwas zum Schleudern neigt. Dies sollte man aber angesichts des insgesamt gelungenen Modells nicht zu sehr überbewerten.