VORBILD & MODELL

Die Baureihe 42 von KM1 im Test

DIE MÄCHTIGE „EVA“

Beim Vorbild wegen diverser Probleme schnell ausgemustert, besticht das Modell der BR42 von KM1 jedoch durch hervorragende Fahreigenschaften – Wir haben die Maschine für Sie getestet

BEITRAG: KLAUS-GERD SCHOELER
FOTOS: MANFRED WEIHRAUCH
VORBILDFOTOS: CARL BELLINGRODT
SAMMLUNG THOMAS OBST

Wir erhielten für den Test ein Modell der BR42 1888. Lok und Tender befinden sich, wie bei KM1 üblich, auf einem Brett verschraubt in einer passgenauen Styroporverpackung. Die aufwändige Verpackungsart garantiert einen sicheren Versand der schweren Modelle.

Betriebsanleitungen, Handschuhe und Sechskantschlüssel sowie Dampfdestillat und Pipette liegen dem Modell bei, die Zurüstteile waren beim Testmodell bereits für uns montiert worden. Lokpersonal ist nicht vorhanden, dafür liegt ein Gutschein bei.

Erster Eindruck noch auf dem Arbeitstisch: Die charakteristischen Merkmale dieser Kriegslokomotive sind authentisch wiedergegeben. Der recht glatte Kessel, das spartanische Führerhaus und die markant kantigen Zylinder sind sehr gut ins Modell umgesetzt worden. Positiv fallen auch die sichtbaren Federpaketnachbildungen am Tender und Vorlaufradsatz auf, man glaubt die einzelnen Federbleche zu sehen.

Der erste Eindruck auf der Anlage: Das seidenmatt lackierte Modell ist schon ein echter Hingucker und muss als gelungener Wurf gewertet werden. Im gekuppelten Zustand war zwischen Tender und Lok praktisch kein Abstand mehr zu erkennen.

Technik

Die Lok ist nahezu komplett aus Messing und Edelstahl gebaut und bringt ein Gewicht von gut 7,2 kg auf die Waage, davon entfallen auf den Tender ca. 2 kg. Die Stromabnahme an der Lok erfolgt über die zehn Kugellager der Treib- bzw. Kuppelradsätze, am Tender über die Kugellager der vier Radsätze.

Die Treib- und Kuppelstangenlager müssen vor Inbetriebnahme mit säurefreiem Öl abgeschmiert werden, das Getriebe ist dagegen wartungsfrei. Der Antrieb erfolgt über den bewährten 12V-Bühlermotor. Die 14,2W Motorleistung werden mit einer Übersetzung von 22:1 auf den vorletzten Kuppelradsatz und von da über die Kuppelstangen auf die anderen Räder übertragen. Durch die hohe Übersetzung steht ein überzeugendes Drehmoment an den Rädern zur Verfügung. Das Getriebe ist bedingt freilaufend, so dass die Lok geschoben werden kann, im Gefälle aber nicht unbedingt wegläuft.

Die Treib- bzw. Kuppelradsätze sind über Schraubfedern abgefedert. Das Vorlaufdrehgestell wird mittels einer Schwalbenschwanzkulisse ausgelenkt, um den Mindetsradius von 1.020 mm durchfahren zu können. Der erste Kuppelradsatz hat 2 mm Seitenspiel, die anderen Radsätze verfügen zur Kurvengängigkeit über ein Seitenspiel von 4 mm. Die Kupplung zum Tender ist ebenfalls über eine Kulisse gesteuert, die im Bogen den Abstand zwischen Lok und Tender vergrößert. Lok und Tender werden elektrisch durch einen 2x10-poligen Stecker, der verdreh- und verstecksicher ist, verbunden.

Die Kolbenstangenschutzrohre und Sicherheitsventile an den Zylindern sowie die Feststellbremse und der Rohrstutzen am Tender dürfen erst bei Radien über 2.000 mm angebracht werden. Die Loks fahren dank kulissengeführter Lok-Tenderkupplung bei engen Radien problemlos in beiden Richtungen. Die schwenkbar ausgeführten Aufstiegsleitern zum Führerhaus werden bei engen Radien durch den ausscherenden Tenderrahmen nach außen gedrückt.

Detaillierung von Kessel und Führerhaus

Der glatte Kessel mit der Abdeckung von Dampfdom und Sandbehälter ist gut getroffen. Die Deckel der beiden Dome haben je einen beweglichen Vorreiber und können daher geöffnet werden. Die Sandimitation im Sandbehälter wirkt eher grob. Die Sandfallrohre mit den Ventilen und Düsen sind sehr fein detailliert, gleiches gilt für die auf der

Der durchbrochene Rahmen lässt die Details erkennen: Ausgleichhebel, Querbelche, Luftkessel, Sandfallrohre, Schmierleitungen ... spitze!

Ein weiteres Meisterstück aus Lauingen: Die Baureihe 42 mit typischem Wannentender und markant kantigen Zylindern

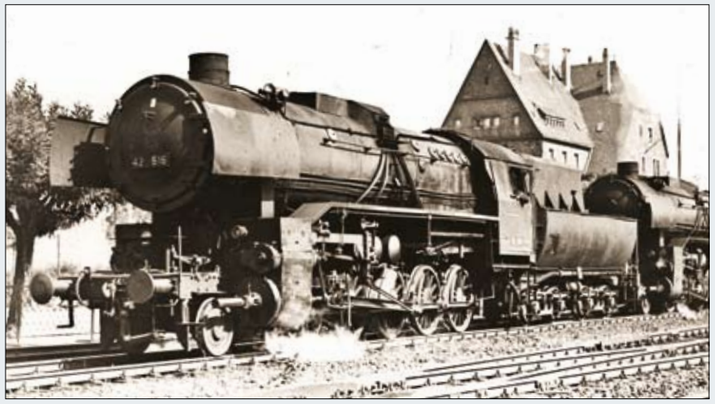
Das Vorbild

Die Baureihe 42 gehört wie die Baureihe 52 zu den sogenannten Kriegslokomotiven (KDL3), die damals im Auftrag des Ministeriums für Bewaffnung und Munition angeschafft wurden. Sie sollte den Bedarf an schweren Güterzuglokomotiven decken. Die Transportmassen und Zuggewichte waren im Zweiten Weltkrieg derart stark angestiegen, dass sie von den Maschinen der BR 52 nicht mehr bewältigt werden konnten. Die Einheitslokomotiven der BR44 waren für viele der Strecken in den deutschen Ostgebieten und in den angrenzenden Staaten wie Polen zu schwer, auch die wegen des 3-Zylinder-Triebwerkes aufwändigere Wartung ließ sie für diese Aufgaben nicht geeignet erscheinen. Ab Mitte 1943 wurden 3.300 Lokomotiven bei der Gemeinschaft Großdeutscher Lokomotivfabriken und polnischen Herstellern gebaut. Die Produktion musste wegen zerbombter Lokomotivfabriken mehrfach verlegt werden. Im August wurden die ersten beiden, wegen Stahleinsparungen mit Brotankesseln ausgerüsteten Maschinen in Betrieb genommen. Die Serie erhielt Stehbolzenkessel ohne Gelenke. Im Gegensatz zur BR52 wurden bei den 42er wieder Achslager –Stellkeile montiert. Der befahrbare Mindestradius betrug 100 m, die Lok war damit auch auf kurvenreichen Strecken einsetzbar.

Der extreme Produktionsdruck unter schwierigsten Verhältnissen führte dazu, dass manche Maschinen schon nach kurzer Zeit mit defekten Kesseln abgestellt werden mussten.

Die BR42 wurde überwiegend auf großdeutschem Territorium und in Österreich, fernab der Fronten eingesetzt, nur eine Maschine ging durch Fliegerangriffe verloren.

Zum Kriegsende verblieben im Gebiet der Westalliierten 662 Lokomotiven, die Lokfabrik Esslingen lieferte noch 16 Maschinen an die Reichsbahn West aus. Die DB zählte 649 Maschinen im Jahr 1950, die wenigen betriebsfähigen Loks wurden bis auf Norddeutschland überall eingesetzt. Wegen der Anfälligkeit und dem hohen Kohleverbrauch wurden die Loks bis 1956 abgestellt. Durch den Anschluss des Saarlandes kamen 1957 wieder 21 Maschinen in den Bestand der DB, die



Wie hier die 42 616 vor einer Schwesterlok diente die BR42 mit ihrer enormen Zugkraft nicht selten als Vorspann

in Saarbrücken für untergeordnete Dienste eingesetzt wurden, am 10. Oktober 1962 schied dort die letzte BR42 aus. In der Sowjetischen Besatzungszone verblieben nur wenige, in Österreich dagegen 103 Maschinen, dort wurden sogar noch weitere 72 bei der Lokomotivfabrik Floridsdorf gebaut. Die Maschinen liefen zum Teil zu zweit vor Güterzügen auf der Semmeringstrecke.

Charakteristisch für die BR42 sind das rundum geschlossene Führerhaus, ohne die vorderen seitlichen Fenster sowie der aus zwei Schüssen bestehende Kessel, mit nur einem Sand- und einem Dampfdom unter einer gemeinsamen Verkleidung. Für den Wintereinsatz waren alle Rohrleitungen frostsicher unter der Verkleidung verlegt, nach dem Krieg wurden sie jedoch wie bei den anderen Loks auf der Verkleidung montiert. Die BR42 wurde mit einem Barrenrahmen ausgerüstet, die Vorlaufachse ist mit der ersten Kuppelachse als Krauss-Helmholtz-Lenkgestell ausgeführt. Die mit 850 mm Scheibenrädern versehene Vorlaufachse ist ebenso charakteristisch wie die fehlende Frontschürze unter der Rauchkammer, die hoch gesetzten Laternen und die großen Schneeschaufeln. Gekuppelt waren die BR42 immer mit Wannentendern der Baureihe K 2'2' T30. Die für die Ostgebiete geplanten Langlauf- und Kondenstender wurden nie gebaut, lediglich ein paar Lokomotiven in Österreich erhielten Steifenrahmentender.

Das Vorbild unseres Besprechungsmodells sollte ursprünglich von Borsig gebaut werden, die Produktion wurde jedoch in die Wiener Lokomotivfabrik verlagert. Die Lok wurde mit Hersteller-Nummer 17360 am 5.7.1944 mit der Nummer 42 1888 an die Eisenbahndirektion Saarbrücken ausgeliefert und kam über die Eingliederung des Saarlandes am 1.1.1957 an die DB, die diese Lok in der BD Saarbrücken einsetzte. Die Ausmusterung erfolgte am 1.8.1962.

Literatur zum Vorbild:

Wiegard und Manfred Weisbrod: EJ Sonderausgabe III/9, **Die BR 42 Eine Kriegslokomotive;** H. Merker Verlag, Fürstenfeldbruck, ISSN 0720-051X

Helmut Griebl und Hansjürgen Wenzel: **Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven;** Verlag Slezak, Wien, ISBN 3-900134-03-0

42 748 auf der rechtsrheinischen Strecke im typischen Einsatz vor einem schweren Güterzug

Heizerseite im unteren Kesselbereich verlaufenden Schmierleitungen samt den Verbindungsmuffen und Schellen. Die Dampfzuleitungen zur zweistufigen Luftpumpe und zum Turbogenerator weisen die Nachbildung der Isolierung auf. An beiden Aggregaten sind die Zu- und Ableitungen minutiös nachgebildet, die Verlegung entspricht soweit man es auf Bildern erkennen kann, dem Vorbild. Die Dampfeinströmrohre sind in einem rechteckigen Blechkanal mit Revisionsklappe geführt.

Der Schornstein hat vorbildgerecht einen Aufsatz bekommen, die obere DB-Hella-Lampe ist mit einer zierlichen Halterung befestigt. Die Vorreiber sind beweglich, die Rauchkammertür kann geöffnet werden. Der Rauchgenerator lässt allerdings keine vorbildmäßige Einrichtung der Rauchkammer zu. Die vorbildgerechten Windleitbleche sind mit sichtbaren Kreuzschlitzschrauben befestigt.

Eigenschaften in der Übersicht

	KM1 BR 42
Angebotene Versionen	12 Versionen, von Ep. IIa bis V, einschließlich der CFL und BBÖ/ÖBB-Maschinen, mit allen Spezifika wie beim Original, e.g. Lampen, Windleitbelche, Lackierung, Tender, Schornsteinhöhe sowie unterschiedliche Betriebsnummern
Loknummer der Testmaschine / Epoche	BR 42 1888 Epoche IIIb, Bw Saarbrücken-Rbf.
Motor / Übertragung	12V Bühler-Motor Typ 1.13.021.386 mit 14,2W, Übersetzung 22:1, Antrieb auf vorletzten Kuppelradsatz, bedingter Freilauf
Stromabnahme / Haftreifen	18 Stromabnahmepunkte über die Kugellager von Treib- und Kuppelradsätzen sowie über die Kugellager der Tenderradsätze, keine Haftreifen
Achsen	Treib- und Kuppelradsätze über Spiralfedern einzeln und Vorachse über Andruckfedern und Gelenke gefedert, Tenderradsätze über Spiralfedern gefedert, alle Radsätze kugelgelagert
Lok-Tender-Kupplung	Kupplung mit Kinematik zur Abstandsvergrößerung in Kurven
Steuerung des Soundgeräusches	Taktgeberscheibe mit 8 Magneten und Hallsensor auf mittlerem Kuppelradsatz
Flackernde Feuerbüchse	vorhanden
Rauchgenerator, Zylinderrauch	„Dynamic Smoke" d.h. radsynchroner Abdampf, Zylinderdampf zusätzlich und unabhängig davon Zylinderabdampf
DCC / Motorola	DCC Adresse 42 mit Funktionen F1 bis F15 Motorola Adresse 42 mit Funktionen F1 bis F4 und Adresse 43 mit Funktionen F5 bis F9, wobei diese auf F1 bis F4 bzw. Funktion 9 auf „Funktion" liegen
Decoderfeatures	ESU XL 4.0 Funktion: Spitzenlicht vorne und hinten wechselnd F1: Geräusch ein/aus F2: Pfiff lang F3: Glocke/Pfiff kurz F4: Dynamic Smoke Ein/Aus F5: Zylinderdampf Ein/Aus F6: Führerstandbeleuchtung F7: Triebwerksbeleuchtung F8: Schaffnerpfiff F9: Turbogenerator aus F10: Licht vorne und hinten F11: Rangiergang F12: Kohleschaufeln F13: Luftpumpe F14: Abschlammen F15: Abblasendes Sicherheitsventil
Gewicht	Lok 4.900 g, Tender 2.100 g
Vorbestellpreis / UVP Hersteller	3190 EUR für alle Versionen, Fine-Scale 250 EUR Aufschlag

Allgemeine Testbedingungen für Lokmodelle in Spur 1

- Mit Intellibox in der Regel im DCC-Modus, ansonsten Motorola neu;
- Mit und ohne Sound
- Mit und ohne Last
- In der Ebene im 1020er Radius mit MÄRKLIN-Weichen (und Gegenbogen) sowie in höheren Radien mit Hübnerweichen einschließlich Doppelkreuzungsweichen
- In der Steigung bis 30 Promille und Radius 1550 mit Gegenbogen ohne Zwischenstück

Gegenüberstellung gezogene Achsen auf Strecke

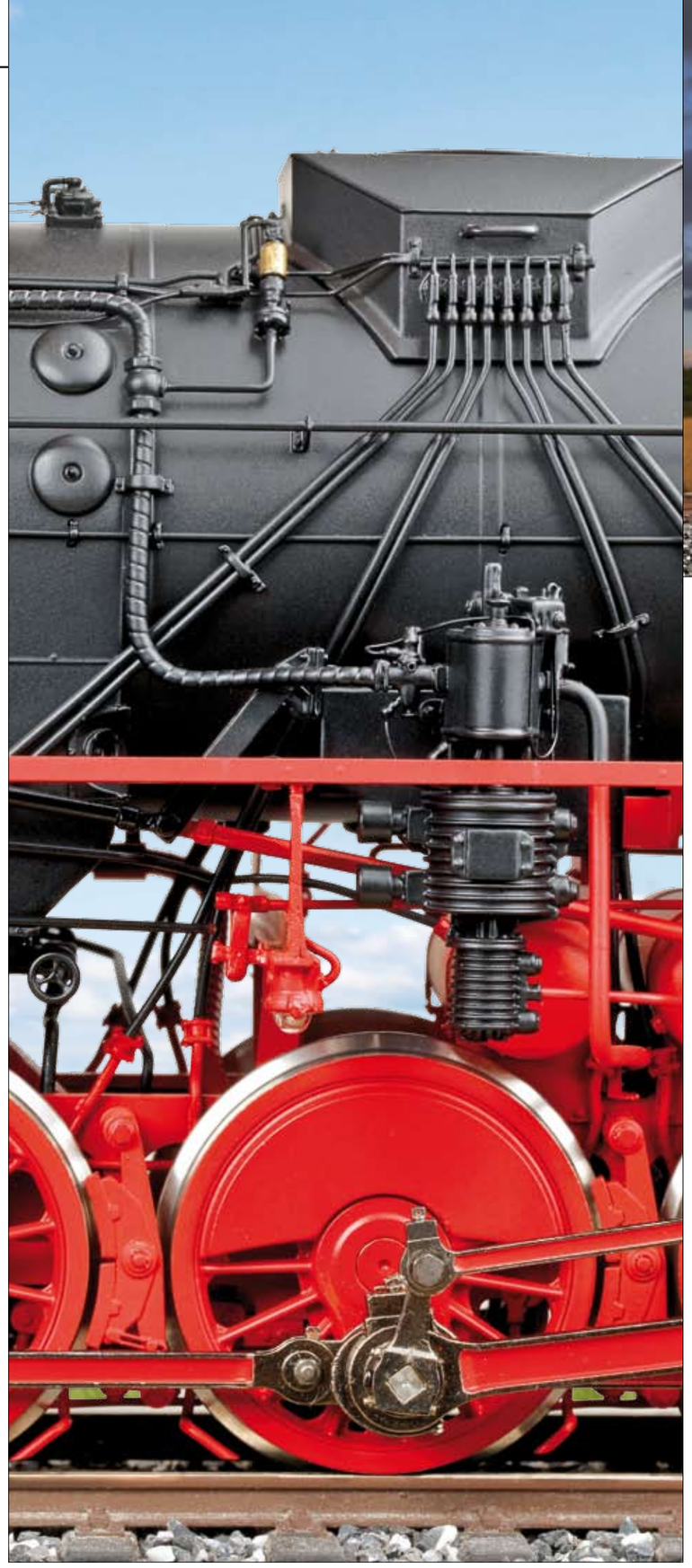
Bedingung	Leistung
Ebene mit 2300 Radius und Hübnerweichen	40 2-achsige Güterwagen ohne die geringste Neigung zum Schleudern beim Anfahren, sichere Lage der Lok bei höherer Geschwindigkeit in Weichenstraßen mit Gegenbögen
Ebene mit 1020 Radius und Märklinweichen	7 Donnerbüchsen ohne Neigung zum Schleudern beim Anfahren, sicheres Durchfahren von Gegenbögen bei mittlerer Geschwindigkeit
Steigung mit 30 Promille und 1300 mm Radius	7 Donnerbüchsen konnten in Beharrungsfahrt gezogen werden, die Motorleistung war hierbei mehr als ausreichend
Anfahren in der Steigung mit 30 Promille in der Kurve	7 Donnerbüchsen konnten langsam beschleunigt werden, die Motorleistung war gut ausreichend

Spitzenlicht und Lokschild am Tender

VORBILD & MODELL

Das Führerhaus ist passgenau an den Kessel angesetzt, die Kanten sind sehr präzise ausgeführt. Die Türen lassen sich nach innen schwenken. Insgesamt wirkt das Führerhaus vorbildgerecht spartanisch, die Nietreihen und Einzelniete sind exakt wiedergegeben, sämtliche Griffe sowie Windabweiser sind am Führerhaus zu finden. Nach hinten hat das Führerhaus das runde Loch zur Kohlenschütte des Tenders und den Armaturen, das mit der Dichtung zum Tender versehen und bei der selbst die Aufhängung mit Ketten nachgebildet ist. Auf dem Dach ist die Lüftungsluke aufstellbar. An der Stehkesselrückwand sind alle Hebel, Handstellräder, Manometer und sonstigen Bedien- und Anzeigeelemente montiert, die Fenster sind exakt eingesetzt.

Sehr fein sind die Auslösezüge für die Sicherheitsventile auf dem Kesselscheitel ausgeführt, gleiches trifft auf die Dampfpfeife zu. Umlauf und die Trittstufen unter dem Führerhaus sowie die große Stufe unterhalb der Rauchkammer bestehen aus feinen Strukturblechnachbildungen.



Schmierleitungen, Pumpe, Sandfallrohre, feine Radsätze, enge Bremsklötze: „1er-Herz" was willst du mehr?

Maße des Modells im Vergleich zu den aus den Bauzeichnungen entnommenen Vorbildabmessungen

Alle Maße in mm (auf volle mm gerundet)	Vorbild BR 42	Soll 1:32	KM1 BR 42
LüP	23.000	718,8	718,5
Länge Lok Puffer-Rahmenende	13.615	425,5	425,3
Länge Tender Puffer-Rahmenende	9.200	287,5	287,7
Abstand Lok Tender	185	5,8	5,4
Kesselmitte über Schienenkante	3.150	98,4	98,1
Oberkante Schlot über Schienenkante	4.400	137,5	137,6
Höhe Puffer über Schienenkante **	1.025	32,0	31,8
Laufräder vorne	850	26,6	26,4
Treib-/Kuppelräder	1.400	43,8	43,5
Radstand Lok	6.600	206,3	206,5
Radstand Tender	5.900	184,4	184,2
Abstand Treib-/Kuppelräder	1.650	51,6	51,6
Abstand Laufrad vorne zu Kuppelrad	2.600	81,3	80,7
Abstand Radsätze in Tenderdrehgestellen	1.800	56,3	55,9
Abstand Tenderdrehgestelle	4.100	128,1	128,6

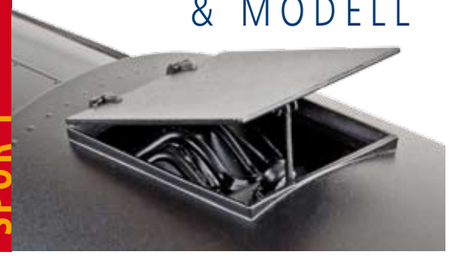
*** ohne Aufsatz gemessen*

Im Dämmerlicht in Szene gesetzt, erscheint die „42" noch kraftvoller, hier unterwegs mit geöffneter Kabinenbelüftung

Lokfahrwerk, Rahmen, Radsätze, Gestänge

Bei einem 1.020 mm Radien-gängigen Fahrwerk geht es ohne Kompromisse nicht. Dennoch konnte der Barrenrahmen relativ breit ausgeführt werden. Der Abstand zwischen Rahmenwangen und den Rädern musste größer gewählt werden, um die notwendige Seitenverschiebbarkeit der Radsätze zu erreichen. Der Barrenrahmen weist die Durchbrüche des Vorbildes auf, durch den recht freien Durchblick unter dem hohen Umlaufblech sieht man die ganzen Details wie Ausgleichhebel, Querbleche, Luftkessel, Sandfallrohre mit Verbindungsmuffen, Schmierleitungen und vielem mehr. Das Krauss-Helmholtz-Gestell ist nachgebildet, wenn auch hier die Anlenkung nicht auf der ersten Kuppelachse sondern auf einem Querträger darunter liegt. Die

Drei weitere der insgesamt 12 Versionen der BR42 von KM1, oben: CFL 5519 (ex BR 42 2718) als Museumslok Ep. V, mit komplett schwarzem Fahrwerk und roten Kuppelstangen; Mitte: BR 42 506 DRG EP. II in grau, mit verdunkeltem Spitzenlicht; unten: BR 42 2379 DB Ep. IIIa, Schornstein mit Aufsatz und 2-fach-Spitzenlicht



Oben: Die Klappe für die Kabinenbelüftung mit Feststellmechanismus;

rechts: der geöffnete Sanddom

Ausgleichshebel zur Vorlaufachse sind vorhanden, führen aber nicht bis zu deren Lagerung.

Alle Bremsen sind sehr fein modelliert, die Bremsanlage ist nahezu komplett nachgebildet, die Sandfallrohre befinden sich vorbildgerecht nah am Rad. Die markanten Zylinder und verkleideten Dampfeinströmrohre mit Wartungsklappen sind bestens getroffen, Kolbenschutzrohre, Sicherheitsventile, Entwässerungsarmaturen und –züge sowie die Dampfzuleitungen sind korrekt nachgebildet.

Die Räder haben wie bei KM1 üblich elliptische, sehr feine Speichenprofile, mit Schwimmhäuten. Die Gegen- bzw. Ausgleichsgewichte und die Verstärkungen an den Kurbelzapfen sind korrekt wiedergegeben. Die komplett aus Neusilber gefertigte Steuerung verleiht der Lok ein authentisches Aussehen. Der Pleuel mit der Verschraubung, die Schmiergefäße sowie die Keile in den Kolbenstangen sind vorbildlich ausgeführt. Das Fahrwerk wird über praktisch unsichtbare Spiralfedern gefedert. Die Federpakete sind als Gussteile ausgeführt, diese erscheinen jedoch wie echte Federstapel.

Der elektrische Antrieb ist beim Modell aus Betriebssicht kaum auszumachen, ebenso sind keine konstruktiv notwendigen Verschraubungen zu sehen.

Die Pufferbohle ist mit Bremsleitungen samt Absperrhebeln, einem Dampfheizungsstutzen und Original-Schraubenkupplung ausgerüstet. Letztere lässt sich in Ruhestellung in den Haken unter der Pufferbohle einhängen.

Der Tender

Vorbildgerecht ist die BR42 mit einem 2‘2‘ K 30,5 -Tender gekuppelt. Der Kohlekasten ist mit echter Kohle gefüllt, die Schüttung war beim Test-Modell jedoch wenig profiliert. Die Klappen der Wassereinfüllöffnungen lassen sich schwenken, unter einer Klappe findet man vorbildgerecht das Sieb, unter der anderen den Schalter zum Abstellen des Motors. Auf der Lokseite sind die Klappen zum Kohlebunker, die Kohlerutsche bzw. Schnute und die Feststellbremse sowie Schmierleitungen nachgebildet. Sämtliche Leitungen (Tenderrückseite und seitlich unterhalb des Wasserkastens) werden in feinen Schellen und Haltern geführt. Die Elektroverdrahtung mit den Dosen ist vorbildgerecht. Die Aufstiegsleitern haben Trittstufen aus feinem Strukturblech.

Die Achsen in den Drehgestellen sind gefedert. Die Bremsanlage ist weitestgehend vollständig ausgeführt, an den Bremsen sind die Rückstellfedern nachgebildet. Die Pufferbohle des Tenders weist zusätzlich zur üblichen Ausstattung die Dampfheizungsleitung mit Absperrventil und Dampfkupplung auf, die mit einem Haltedraht am Rangiergriff festgemacht ist.

Lackierung, Beschriftung, Beleuchtung

Die Lackierung von Fahrwerk und Aufbauten in Schwarz und Rot ist seidenmatt ausgeführt und hinterlässt einen ausgezeichneten Eindruck. Die Lackschicht ist im Kesselbereich und am Tendergehäuse sehr ebenmäßig, die filigranen Details sind alle sichtbar.

Die Stellräder sind rot ausgelegt, sämtliche Drehzeigerinstrumente haben schwarze Zeiger auf weißem Grund, jedoch keine Skalen-Nachbildungen. Die Verteilerdosen der Lichtleitungen sind gelb lackiert. Die roten Elektroblitze auf weißem Grund befinden sich an den exponierten Stellen als Warnhinweise.

Untersuchungsdaten an Führerhaus und Pufferbohle sind sauber lesbar aufgedruckt und entsprechen dem Vorbild. DB-Embleme, Betriebsnummern sowie Bw-, BD-Beschriftung und Gattungszeichen sind als Neusilberschilder angebracht.

Ganz eng geht’s auch beim Modell zu: Der Abstand zwischen Tender und Lok mit vorbildlichem Balgenübergang ist sehr gut gelungen

Glatter geht’s nicht: Der schlichte Wannentender der BR42 macht eine Top-Figur!

Beleuchtung

Unsere DB-Ausführung der Lok verfügt vorn und am Tender jeweils über drei feine Nachbildungen der DRG (unten) und DB-Hella-Lampen (oben), die mit warmweißen, gedimmten LEDs bestückt sind. Die oberen Spitzenlichter sind mit feinen Haltern ausgeführt und gefallen, das Glas der Hella-Lampen ist ein wenig stark gewölbt. Die zentrisch eingesetzten 3 mm LEDs wirken gerade in den großen DRG-Lampengehäusen nicht wirklich authentisch, hier gibt es heute andere, vorbildlichere Lösungen. Triebwerks- und Führerhausbeleuchtung sind ebenfalls mit LEDs bestückt, das Flackerlicht in der Feuerungsbüchse ist orange/rot vorhanden.

Fahreigenschaften

Unsere Testmaschine hatte eine ausgezeichnete Stromaufnahme, alle Weichen konnten in Schleichgeschwindigkeit überfahren werden, ohne dass es zu Aussetzern kam. Auch ohne Sound ist der Antrieb bzw. das Getriebe nicht zu hören, die Lok rollt nahezu lautlos wie ein Wagen. Herzstücke und Schienenstöße werden von der Federung ausgeglichen, die Lok fährt ruhig und ohne Wackeln.

Unter 2.300 mm Radien dürfen die Kolbenstangenschutzrohre, die Sicherheitsventile sowie die Feststellbremse und der Rohrstutzen am Tender nicht montiert werden. 1.020 mm Radien werden bei langsamer Geschwindigkeit gerade noch durchfahren. Die Lok reagiert äußerst feinfühlig und besitzt selbst im niedrigen Geschwindigkeitsbereich eine enorme Kraft. Die Endgeschwindigkeit des Testmodells kam den 80 km/h des Vorbildes recht nahe. Die Abstimmung der Motorregelung ist bestens, der Lauf der Lok ist rund und gleichmäßig.

Im Fahrtest wurden auf der Anlage mit Hübner- und HEGOB-Gleismaterial die verschiedenen Weichenstraßen mehrfach mit Höchstgeschwindigkeit vor- und auch rückwärts durchfahren. Zu Entgleisungen kam es dank kulissengeführter Lok-Tenderkupplung nie, die schwenkbar ausgeführten Aufstiegsleitern zum Führerhaus werden durch den ausscherenden Tenderrahmen nach außen gedrückt. Die Lok lag sicher auf den Schienen. Beschleunigen, Beharrungsfahrt - auch in Weichenstraßen - mit 40 zweiachsigen Güterwagen absolvierte die Lok souverän. Beim Test auf der Anlage mit Märklin 1.020 mm Radien musste langsam gefahren werden, die Lok kam hier bzgl. der Kurvengängigkeit an ihre Grenzen. Die anschließenden Tests in der Steigung im Bogen mit angehängter Last, in Beharrungsfahrt und auch aus dem Stand langsam beschleunigend, meisterte die Testmaschine problemlos.

Decoder und Sound

Die Lok verfügt über einen ESU-XL 4.0-Decoder mit Kondensator-Pufferung, die Lok überbrückt damit stromlose Abschnitte von einigen Zentimetern. Der Betrieb ist sowohl mit DCC- als auch Motorola-Zentralen möglich.

Der Sound ist gut eingespielt. Die Wiedergabe der tieferen Frequenzen ist dem großen FRS8-Lautsprecher von Visaton zu verdanken, der im Tender eingebaut ist. Der Sound ist aus kürzerer Distanz wahrgenommen schon sehr „Tender“-lastig, was gerade bei einem recht langen Modell auffällt. Die Zusatzgeräusche sind gut getroffen. Der Auspuffschlag bei Langsamfahrt oder beim Beschleunigen klingt authentisch. Beim Rollen ohne Last stellt sich das typische Segeln ein. Synchronisiert wird der Zylinderdampfausstoß über einen Geber auf dem Treibradsatz, acht Magnete werden von einem Hallsensor abgetastet. Für alle abrufbaren Funktionen verweisen wir auf die Tabelle. Auf der eingesetzten ECoS-Zentrale meldete sich die Lok über RailCom an, alle Funktionen konnten sofort über die Icons betätigt werden.

Den Dampferzeuger haben wir nicht selbst getestet. Wer im Juni/Juli beim Spur1-Treffen in Sinsheim bzw. im September beim Dampflokfest in Heilbronn Gast war, konnte sich jedoch am fahrenden Modell überzeugen, dass die radsynchrone Abdampf- und Zylinderdampferzeugung schon beachtlich ist.

Fazit

Mit der BR42 hat KM1 ein von der Detaillierung und Ausführung sowie den Fahreigenschaften her exzellentes Modell geschaffen. Die markante Erscheinung der nur noch kurze Zeit auf DB-Gleisen eingesetzten Lokomotive ist voll getroffen, das Vorbild wurde maßstäblich exakt umgesetzt. ◆