

VORBILD & MODELL

Für die Fotosession stand die mit der 65 016 baugleiche 65 018 auf dem Laufsteg, hier: Führerstandsdach mit den davor liegenden Kesselaufbauten

Die Baureihe 65 von KM1 in 1



64 VON 70+2 FÜR DIE 65!

In Spannung erwartet: das Modell der BR65 von KM1 – wir haben die Lok für Sie getestet. Das Warten hat sich gelohnt!

BEITRAG: JOSEF STROBL

FOTOS: MANFRED WEIHRACH

Nach dem Test der KISS-65 in der Ausgabe 04/2007 folgte nun das KM1-Modell auf den 012-Prüfstand. Freundlicherweise übersandte die BR 65 016 aus Epoche III mit Dachaufsatz und Henschel-Mischvorwärmer. Gebaut ist die Maschine aus Messing und Edelstahl, wobei der Rahmen erstmalig aus einem Gussteil besteht. KM1 stellt

insgesamt acht (mit Nummernvariation neun) Maschinen für folgende Epochen her: IIIa zwei, IIIb drei, IV zwei (drei) und die Museumslok 65 018 für die Epoche V.

Detaillierung

Die Anbauteile wie Hakenkupplung, Bremsschläuche, Heizschläuche und die sehr schönen Vorrichtungen für Wendezugbetrieb sind bereits an der Pufferbohle angebracht. Die Lackierung ist richtig im RAL-Rot der DB-Epoche III. Bedruckung und Beschilderung sind exakt, gut lesbar und epochengerecht. Auch die Anschriften unter den Wasserkästen mit Hinweisen auf die Gestängebauart und die Art der Bremse sind vorhanden. Die

Fabrikschilder von Krauss-Maffei gefallen gut, vor allem wurde, wie es Vorschrift war, auch über der Vorlaufachse ein zweites Fabrikschild in „Miniausführung“ angebracht. Die Genauigkeit des Herstellers bei der Recherche und der anschließenden Umsetzung ins Modell kann man auch an anderen Dingen festmachen: so ist die Führerhausrückwand ausgearbeitet und z.B. mit einer Wurfhebelbremse versehen. Der Stehkessel allein glänzt mit ausgereiften roten Drehrädern, weiß ausgelegten Manometern mit schwarzen Zeigern und einer kompletten Darstellung, die besonders beim Einschalten der sehr schön ausleuchtenden Innenbeleuchtung voll zur Geltung kommt.

Faszinierend: die bislang wohl von einem Serienmodell unerreichte Detaillierung der KM1-Lok



VORBILD & MODELL



Eleganz des Vorbildes im Modell wieder gegeben: die Gesamtproportionen der KM1 Baureihe 65 sind stimmig, auf der Heizer- (oben) und Lokführerseite (unten)

Eigenschaften in der Übersicht

	KM1 BR 65
Loknummer / Epoche / Ausführung	65 016, Epoche III, Henschel-Mischvorwärmer
Motor / Übertragung / Antriebsachse	Maxon / Kardan / dritte Kuppelachse
Stromabnahme / Haftreifen	1., 2., und 4. Kuppelachse, 1. Laufachse Nachläufer / keine
Steuerung des Auspuffschlages	Impulsgeber auf 2. Kuppelachse
Flackernde Feuerbüchse	ja, im Zusammenwirken mit Kohleschaufelgeräusch
Rauchgenerator, Zylinderrauch (nicht geprüft)	Rhythmischer Rauchgenerator mit rhythmischem Zylinderdampfstoß
Fahrwerksbeleuchtung	Verkleidet, jede Seite zweifach
DCC / Motorola	15 Funktionen unter DCC mit Adresse 65 (bei MÄRKLIN-Motorola nur F1 mit F4 unter 65, für F5 mit F8 zusätzliche Adresse 66)
Decoder-Funktionen	F1: Sound an / aus F2: Pfiff an / aus F3: Glocke an / aus F4: Triebwerksbeleuchtung (incl. Anlaufen und Auslaufen des Dampfgenerators) F5: Dynamic-Smoke an / aus F6: Zylinderdampf an / aus F7: Führerstandsbeleuchtung (incl. Anlaufen/Auslaufen des Dampfgenerators) F8: Schaffnerpfiff F9: Rangierpfiff F10: Kohleschaufeln mit Leuchten der Feuerbüchse F11: Injektor F12: Luftpumpe F13: Sicherheitsventil F14: Abschlammen F15: Speisepumpe
Gewicht	5380 Gramm
UVP Hersteller / Vorbestellpreis	2695 Euro / 2195 Euro

Allgemeine Testbedingungen für Lokmodelle in Spur 1

- Mit Intellibox wenn möglich 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	Zugkraft
Ebene mit 1550 Radius und Hübnerweichen	50 Achsen problemlos, spürbare Reserve vorhanden
Ebene mit 1020 Radius und Märklinweichen	50 Achsen problemlos, spürbare Reserve vorhanden
Steigung mit 30 Promille und 1550 Radius	26 Achsen ohne Schleudern
Anfahren in der Steigung mit 30 Promille in der Kurve	22 Achsen ohne Schleudern

Alle Leitungen am Kessel und Tender sind sauber ausgeführt



VORBILD & MODELL

Die Führerstandtüren selbst sind außen bündig und im Fensterbereich abge-schrägt. Obendrein kann man die federnd gelagerten Türen z.B. zum Einsetzen der mitgelieferten Personale oder auch nur zum Betrachten des Innenraumes öffnen. Ganz besonders hat mir auch die Darstellung weiterer feiner Details an und auf dem Kessel gefallen. Gelingen sind auch z.B. die Turbospeisepumpen und die Vorrichtungen für die Wendezugsteuerung. Das Führerhaus selbst ist mit seinem runden Dach, den seitlichen Lüftungsklappen sowie dem fest eingebautem Oberlichtfenster prima nachgebildet. Die Wasserkastendeckel sind aufklappbar und beherbergen die Ein- bzw. Ausschalter für den Motor und den Raucheinsatz. Auch der Kesseldurchblick erfreut das Auge

Blick ins Führerhaus der 65er: alle Details an Armaturen, Hebel und Leitungen entsprechen dem Vorbild, die Beschriftungen an der Maschine sind exakt ausgeführt



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

Alle Maße in mm	Vorbild	1:32	Modell
LüP	15475	484	488
Länge Lok	14175	443	446
Höhe über Kamin	4550	142	143
Höhe Kesselmitte	3250	102	102
Gesamtachsstand Lok	11975	374	378
Abstand Pufferteller vorne zu Vorlaufachse	1750	55	57
Abstand Vorlauf zu Kuppelachse 1	2775	87	88
Abstand Kuppelachse 1 zu 4	5250	164	165
Achsabstand Nachlaufdrehgestell	2200	69	69
Abstand letzte Nachlaufachse zu Kuppelachse 4	3950	123	123
Laufreddurchmesser vorn/hinten	850	27/9	27/9
Kuppelreddurchmesser und Speichenzahl	1500	47/16	46/16

des Betrachters. Der Tender überzeugt mit der Fülle der angebrachten Teile. Als Beispiele seien die angeklappten Trittbretter (mit Haltern!) oder die Haltegriffe und Kranhaken aufgezählt. Die beweglichen, abgedeckten Vorreiber verhindern das

ungewollte Aufklappen der Rauchkammertüre. Die erstklassigen Räder sprechen nicht nur Ästheten an. Eine Augenweide sind vor allem die – erstmalig – elyptisch geformten Speichen! Das Gestänge ist in seinen Feinheiten gut herausgearbeitet und prunkt mit – in dieser Klasse bisher ungewohnten – originalgetreuen Ergänzungen wie je einem Schmierpumpen- und Tachomotor. Die Zahl und Anbringung der Sandfallrohre entsprechen dem Vorbild. Am Modell sind keine aus Beobachtersicht feststellbaren (Kreuz-) Schlitzschrauben verbaut.

Technik und Fahrverhalten

Die Lok zeigt – auch beim schnellen Durchfahren von längeren (Hübner-) Weichenstraßen mit V-Max – eine hohe Fahrsicherheit. Entgleisungen wurden in keinem einzigen Fall verzeichnet, obwohl der Vorläufer sehr streng eingestellt ist (vielleicht gerade deswegen!). Auch der im Gegensatz zu seinem vorderen Pendant sehr leicht und locker pendelnde Nachläufer (Drehgestell) hält die Lok beim Rückwärtsfahren mit Höchstgeschwindigkeit brav in der Bahn. Der Radius 1020 mm wird anstandslos befahren, jedoch wurde in diesem Fall die erreichbare Höchstgeschwindigkeit aus naheliegenden Gründen nicht ausgereizt: die Sorge, dass die Lok aus der Kurve kippen könnte, war doch zu groß. Bei engen Radien dürfen die Zylinderstangenschutzrohre nicht

angebracht werden. Für die dann offenen „Gewindebohrungen“ im Zylinder ist im Sinne der durchaus mehrheitsfähigen „Kleinradiusfraktion“ bereits in zurückliegenden Ausgaben des 012-Express eine Lösung angemahnt worden. Bei Verwendung der Klauenkupplung sind kleine Nacharbeiten an den Bremsschläuchen durchzuführen. Wie auch bei der Konkurrenzmaschine touchieren die (maßstabgerechten) hinteren Schienenräumer beim Steigungsübergang minimal am Gleis. Ein leichtes (aber vorbildwidriges!) Auf- oder Wegbiegen kann hier schnell für Abhilfe sorgen. Die Stromabnahme erfolgt auf der ersten, zweiten und vierten Kuppelachse sowie der ersten Nachlaufachse. Dies sollte auch für den Spur1-Freund reichen, der nicht ständig Radreifen säubern will. In die Lampen der Stirn- und Heckbeleuchtung sowie der vier Triebwerksleuchten wurden gedimmte weißliche Warmlicht-LED eingebaut.

Der erste gekapselte Lautsprecher ist im Kessel eingebettet und beschallt in Richtung Führerhaus. Der sehr gut gefüllte Kohlenaufsatz auf dem Tender ist für Servicezwecke abnehmbar. Darunter eingebaut ist zum einen der zweite, in diesem Fall nach unten abstrahlende, gekapselte Lautsprecher und – darüber – zum anderen der übliche ESU-Loksound Decoder der Serie 3.5 XL, dessen Einstellungen dem Modell zu einem ansprechenden Beschleunigungs- und Bremsverhalten

verhelfen. Die erreichbare Endgeschwindigkeit dürfte sehr nahe am Vorbild sein, kann aber nach meinem Dafürhalten nur auf besonders großen Anlagen richtig ausgefahren werden. Der neu entwickelte diffizile Ablauf beim Auspuffgeräusch kommt durchaus an das in Teilen harte Stakkato des Vorbildes heran. Der Auspuffschlag wird exakt durch den auf der zweiten Kuppelachse befindlichen Taktgeber gesteuert. Sehr originell finde ich die „defekte“ pfeifende Stopfbuchse, welche beim genauen Hinhören in Teilen zu vernehmen ist. Die Ruhephasen des Auspuffschlages bei der Reglerzurücknahme könnten aber länger ausfallen, was dann noch näher am Vorbild wäre. Beim langsamen Anfahren und anschließender Reglerzurücknahme für die Rollfahrt (z.B. beim Verlegen im Betriebswerk) wird dieses „Segeln“ schon etwas vermisst. Die Abstimmung der Geräuschlautstärken zueinander passt aber prinzipiell. Wenn nunmehr nicht gleich nach jeder kurzen Haltphase beim Anfahren das (schön modulierte, aber in dieser Penetranz doch ein bisschen nervende) Zylindervorwärmgeräusch einsetzen würde, und die Länge des Bremsenquietschens deutlich minimiert würde, dann wäre auch der Kritiker vollends zufrieden gestellt.

Die Kraft des Motors wird per Kardan auf die dritte Kuppelachse übertragen. Auch im Langsamfahrbetrieb war kein Lastruckeln feststellbar. Das Geräusch-

verhalten von Getriebe und Motor war ansonsten beim Fahren ohne Sound sehr gut. Die Lok legt gute fünf Kilogramm auf die Waage. Damit liegen die Zugleistungen, auch am Berg, voll im Zielbereich des Pflichtenheftes.

Fazit

„Gut Ding hat Weil’!“, und dass ein ausgereiftes Qualitätsprodukt Zeit für Zwischen- und Endkontrolle braucht, ist eine Binsenweisheit. Die Devise lautet deshalb: längere Entwicklungszeiten und dafür weniger Reklamationen. Gerade in Anbetracht dessen, und auch im Sinne einer noch höheren Kundenzufriedenheit sei es einem Hersteller erlaubt und – mit Verlaub – geraten, die avisierten Auslieferungstermine nicht zu sehr auf Kante zu nähern. Hmmm, weil dann...ja in diesem Fall gäbe es nicht mehr allzu viel anzumerken! Denn mit dem Modell der BR

65 hat KM1 tatsächlich neue Duftmarken in dieser Preiskategorie gesetzt. Bei der Maschine wird eine Detailverliebtheit sichtbar, die selbst einen Vitrinensammler voll und ganz zufrieden stellen wird. Aufklappbare Wasserkastendeckel, zu öffnende Türen, Schmierpumpen- und Tachoantriebe seien hier nur exemplarisch genannt. Das sind Feinheiten, die aus dem bisher Gewohnten hervor stechen. Ganz nebenbei ist die Eleganz des Vorbildes im Modell gespiegelt und die Gesamtproportionen sind stimmig. Mit der universellen Verwendbarkeit für den Betriebsbahner und den vorbildgerechten Varianten in den in Frage kommenden Epochen sollten alle Bedürfnisse abgedeckt sein. Die Fahreigenschaften sind tadellos, Zugkraft und Stromabnahme völlig ausreichend. Nur bei Randkomponenten des Fahrgeräusches wären für meinen Geschmack noch kleinere Verbesserungsansätze gegeben ♦

Schlussbewertung

Eigenschaften	Punkte
Antrieb und mechanisches Fahrverhalten (Robustheit, Betriebssicherheit, geprüfte Sicherheit-CE etc.,	9
Decoder und elektronisches Fahrverhalten (kompatibel mit DCC/Motorola, bedienungsfreundlich, Fahrverhalten	10
Sound (Vorbild, Taktgeber, Änderungsmöglichkeiten, Zusatzgeräusche etc.)	9
Detaillierung (incl. Lackierung, Beschriftung, Beschilderung etc.)	10
Vorbildübereinstimmung (Proportionen, Epochen-treue, RAL-Farben, Vorbildbauteile etc.)	9
Zusatzausstattung*)	9
PreisLeistungsverhältnis (ausgerichtet am Vorbestellpreis)	8
Mögliche Gesamtpunkte 70 + 2	64
Bewertungsskala: Von 10 (unübertroffen) bis 0 (völlig unbrauchbar bzw. bei Zusatzausstattung keine vorhanden)	

* Zusatzausstattung: Personale 1, Rauchgenerator 1, Dynamic Smoke 1, Zylinderrauch 1, Feuerbüchse 1, Innenbeleuchtung 1, Rangierkupplungen vorne 1 / hinten 1, für Kombination Klau / Haken 1, zu öffnende Rauchkammer mit beweglichen Vorreibern 1

Zusatzpunkte: 1 für Fahrwerksbeleuchtung, 1 für zu öffnende Türen und Wasserkastendeckel

65 018 von vorn mit den vorbildgerecht versetzten Spitzenlichtern