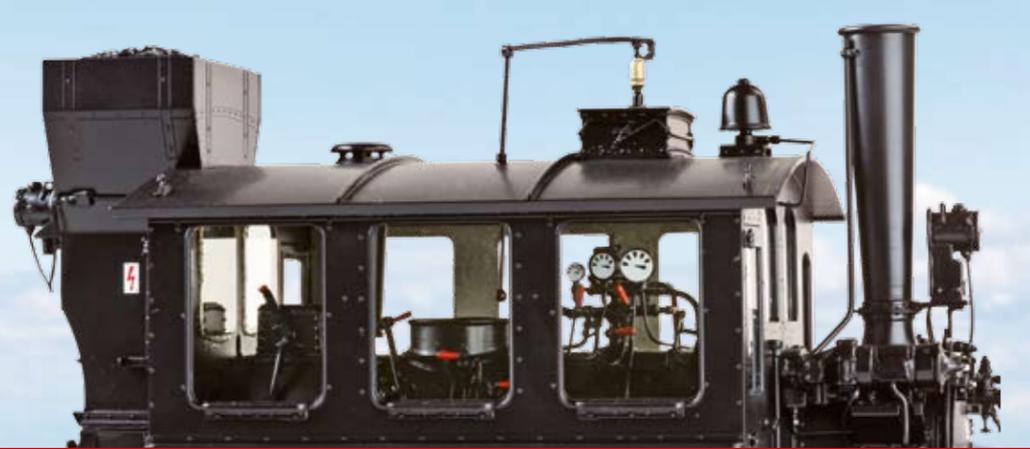


Der Blick in den Führerstand führt vor Erstaunen über die extreme Detaillierung zur Sprachlosigkeit...



Die BR 98.3 (Bayerischer PtL 2/2) von KM1

KULT-KASTERL

BEITRAG: DR. WOLFGANG HÄUSSLER
FOTOS: MANFRED WEIHRACH

Gerade noch rechtzeitig vor Redaktionsschluss erreichte uns direkt aus Asien der Glaskasten – Unser Porträt

Fahrgestell, Aufbauten, Beleuchtung, Pufferbohle, Umlauf: Genießen Sie den Anblick!

Ganz fein und selbstbewusst kommt er daher: Der kleine Zwerg unter den Dampflokomotiven. Nur ganze 22 Zentimeter misst der „Glaskasten“, gemessen über die Puffer – aber die haben es in sich!

Das Premium-Modell besteht wie seine großen Pendanten aus Lauingen komplett aus Messing und Edelstahl, in Handarbeit gefertigt, versteht sich. In 7 Versionen hat KM1 die Baureihe 98.3 aufgelegt und dabei nicht nur den Einsatz im Stammland Bayern, sondern auch die ehemalige T2 6081 „Altona“ der K.P.E.V. für die Epoche I berücksichtigt. Als

weitere Epoche-I-Maschine steht die PtL 2/2 4533 zur Verfügung, die 98 306 der DRG in Ep. II sowie vier weitere Loks für die Epochen IIIa/b bzw. V als Museumslok. Im Porträt abgebildet ist die BR 98 307, in Epoche IIIb. Typisch sind bei dieser Modellausführung der Kohlekastenaufsatz, um die Reichweite der Lok zu vergrößern und die zweistufige Luftpumpe, die ursprünglich nur bei der „Altona“ eingebaut wurde. Die Beleuchtung erfolgt über 2 DRG-Lampen auf der Pufferbohle sowie eine DB-Lampe als Spitzenlicht. Hier setzt KM1 weiterhin auf zeitgemäße, wartungsfreie LED-Beleuchtung, die in der warmweißen Ausführung absolut die Leuchtkraft des Originals widergeben.

Nahezu bombastisch sind die Details am Kessel. Alle Pumpenantriebe, Schmierleitungen, Zug- und Elektroleitungen sind komplett nachgebildet. Auch der im Führerhaus liegende Teil des Kessels ist mit sämtlichen Aggregaten und Armaturen ausgestattet, Manometer und Hebel sind farblich abgesetzt. An der Stehkesselrückwand an der Führerhausrückseite ist die Kohleschütte mit dem Schüttmechanismus zu sehen. Erst dieser Mechanismus erlaubte es, die Lok im Ein-Mann-Betrieb zu fahren, denn auf der 98.3 war der Lokführer auch gleichzeitig Heizer.

Die Umläufe sind vorbildgerecht mit Holzbohlen ausgelegt, die Geländer mit feinen Muffen untereinander wie beim Vorbild verschraubt. Die Abdeckung des Kupplungshakens lässt sich an den filigranen Ketten absenken.



Die Steuerung am Fahrgestell, die elliptisch profilierten Speichen an den Radreifen aus Edelstahl, die kugellagerten und gefederten Achsen, die Bremsanlage mit eng anliegenden Bremsbacken und den fein nach unten geführten Sandfall-„Röhrchen“ sind absolut authentisch getroffen.

Bei den vielen Details mag man sich allmählich fragen, wo das noch hinführen soll? Besser geht es vermutlich kaum, auch unter Betrachtung des fast schon sensationellen Preis-/ Leistungsverhältnisses. Selbiges trifft auch auf den Antrieb der Lok zu, der über Kardan von dem bewährten Bühler-Motor mit kugellagertem Freilauf-Getriebe geleistet wird. Ein ESU-Decoder mit Speicherfunktion sorgt für ruckel-

freies Fahren, auch auf verschmutzten Gleisen. Dass auch das kleinste aller bisherigen Lok-Modelle aus Lauingen mit Dynamic-Smoke ausgestattet ist, ist beinahe selbstverständlich, ebenso der authentische Sound. Die mit Fahrtrichtung wechselnde Spitzenbeleuchtung ist

Die Kohleschütte mit dem fein nachgebildeten Schüttmechanismus – hier mit geöffneter Klappe dargestellt

ebenso zuschaltbar wie die Führerstandbeleuchtung. Die Türen des Führerhauses lassen sich öffnen und werden durch den Federmechanismus wieder verschlossen. Die Lackierung und Beschriftung sind ohne Fehl und Tadel.

Den Mindestradius von 1.020 mm durchfährt die Lok spielend, mit 2 kg ist sie für ihre Größe auch kein Leichtgewicht.

Was bleibt? Die „Bay 05“, von denen noch einzelne Exemplare zu haben sind, freuen sich über die adäquate Zuglok – Lokalbahnatmosphäre pur! ♦

Die Kleinste ganz groß: Hier hat sich Andreas Krug selbst übertroffen!

