

Die BR57 von KM1 im Test

PFIFFIGES LOKMODELL

Gerade ausgeliefert: das KM1-Modell der BR 57 - Gesamteindruck im Test: absolut begeisternd!

Herr Krug stellte uns freundlicherweise mit der BR 57 2919 ein Epoche IIIa Modell für den Test zur Verfügung.

Wie bei KM1 üblich, erfolgte der Versand in einem größeren Umkarton, in dem der eigentliche Lokkarton sicher lagert. Nach dessen Öffnung kommen zwei Styroporeinsätze mit Aluminium-Stellbrett für Lok und Tender zum Vorschein. Klettbänder halten alles sicher zusammen. Mit im Karton befinden sich neben der Anleitung mit Prüfprotokoll ein kleines Fläschchen mit Dampfdestillat, zwei Dosierpipetten, Baumwollhandschuhe, Werkzeug in Form eines Steck-

schlüssels für die Kurbelzapfen und Zurüstscheile. Zu diesen gehören Windabweiser und ein Schornsteinaufsatz. Die Betriebsanleitung ist erfreulich übersichtlich und stellt besonders wichtige Dinge farblich hervor, für den verbauten Decoder ist eine Zusatzanleitung beigelegt. Nicht mit geliefert werden die Lokpersonale, hierfür

gibt es einen Gutschein, der bei KM1 eingelöst werden kann.

Sofort ins Auge fällt der kurze, 3-achsige, niedrige Tender und der kleinere, nicht so hoch liegende Kessel, was die Lok fast zierlich wirken lässt, obwohl die G10 eine ausgewachsene Güterzuglok ist. Mir haben es bei den Preußischen Güterzugloks immer die kurzen Tender mit den großen Ausbrüchen am Rahmen und den sichtbaren Ausgleichshebeln angetan, die auch beim Modell vorhanden sind.

Auch der enge Radstand der Lok, der sie für engere Gleisbögen auf Nebenbahnen oder Rangier- bzw. Güterbahnhöfen prädestiniert, kommt beim Modell sehr gut rüber, zumal die Räder sehr feine Speichen und Gegengewichte haben.

Technik

Die Lok ist nahezu komplett aus Messing und Stahl hergestellt. Diese Bauweise verleiht der Lok ein Modellbetriebsgewicht von ca. 5,3 kg (Lok 3,8 kg, Tender 1,5 kg). An den drei Radsätzen des Tenders und den fünf der Lok wird beidseitig der Fahrstrom abgenommen.

Zusammen mit dem



Absolutes Novum: die funktionierende Dampfpeife – sieht nicht nur gut aus, sondern bringt auch zusätzlichen Spaß!

Lokgewicht und der Federung kommt es auch bei nicht ganz eben verlegten oder leicht betriebsverschmutzten Gleisen beim Fahren in Kriechgeschwindigkeit nicht zu Aussetzern.

Motor, Getriebe und die Radsätze sind kugelgelagert und damit wartungsfrei, hingegen müssen die Treib- und Kuppelstangenlager vor Inbetriebnahme und natürlich nach entsprechenden Laufleistungen abgeschmiert werden. Hier gibt die Anleitung übersichtlich an, wo ein wenig synthetisches Öl hingehört.

Der Antrieb des Fünfkupplers erfolgt mittels 12V-Maxon-Motor mit einer Leistung von 22W über ein Getriebe, bestehend aus zweigängiger Schnecke und entspre-

chend schräg verzahntem Zahnrad, auf den vierten Radsatz. Über die Kuppelstangen werden die anderen Radsätze angetrieben.

Die Loks sind für den Betrieb auf Radien ab 1.020 mm vorgesehen, bei rückwärtigem Schubtrieb kann es bei heruntergeklappten Hilfstritten zu Berührungen mit dem Tender kommen. In diesem Fall sollte man die Tritte hochklappen, so dass sie eng am hinteren Rahmen anliegen oder diese durch Herausdrücken der Splinte ganz entfernen. Größere Radien lassen die Lok wie beim Original im Fahrwerksbereich weniger schnell verschleifen und ergeben ein gefälligeres Erscheinungsbild.

Detaillierung von Kessel und Führerhaus

Die Detaillierung des Kessels ist hervorragend. Die für die preußischen Loks typischen Dampfentnahme- bzw. Speisedome sind authentisch wieder gegeben und machen mit den zwei nicht minder gut nachgebildeten Sandkästen, mit zierlichen Griffstangen, die typische Silhouette der G10 bzw. BR57 aus. Die Pumpen und der Turbogenerator sind ebenso minutiös nachgebildet wie die Ventile, Flansche und Waschlukn. Die Leitungen sind mit feinen Schellennachbildungen am Kessel befestigt, die Sandfallrohre exakt gebogen. Typisch für die G10 sind auch der Luftkessel und die zwei Leitern

vom Umlaufblech zum Kessel, die in den Proportionen stimmig wirken.

Der vordere Kesselschuss weist umlaufend exakte Nietreihen auf. Die Rauchkammertür ist über funktionierende Vorreiber verriegelt und lässt sich nach Lösen der Vorreiber öffnen. Bedingt durch die Komponenten für den Dynamic Smoke konnte hier keine Nachbildung der Rauch- und Abdampffrohe erfolgen. In der Rauchkammer ist der zentrale Schalter zum Abschalten sämtlicher Dampfaggregate platziert. Die Sicherheitsventile sind Messingfarben und heben sich dadurch hervor. Bedingt durch die „funktionierende“ Dampfpeife ist zum Befüllen und Auslassen des Dampfes ein kleines Loch im Kesselscheitel vorhanden. Wer ohne Dampf fährt und wen die winzige Öffnung stört, wird mit einem kleinen Stück schwarzer Litzenisolierung das Loch verschließen und optisch mit der Peife verbinden können.

Der Schlot ist im Gegensatz zu früheren Modellen mit Dampfzeugern diesmal bis nach unten durchbohrt ausgeführt und wirkt dadurch vorbildgerecht. Das Führerhaus sitzt passgenau am Kessel, die Armaturen wie Manometer, Füllstandsanzeiger, Absperrhähne, Schieber sind ebenso fein nachgebildet wie die Sitze für das Personal, das Hauptbremsventil und die Feuerklappe. Die Nietreihen am Führerhaus geben bzgl. der Stärke die Niete des Vorbildes gut wieder. Die Türen am Führerhaus sind federnd gelagert, so dass sie mit den kurzen Seitenblechen am Tender auch bei Kurven-

Fast zierlich ist das Erscheinungsbild der BR57 von KM1: eine typische preußische Schlepptenderlok



VORBILD & MODELL

fahrten ein geschlossenes Bild abgeben. Schön wirkt gerade bei dem offenen Führerhaus der Echtholzboden, der sich wohltuend von Führerhausböden anderer Modellhersteller abhebt.

Fahrwerk, Rahmen, Radsätze und Gestänge

Der Rahmen weist die Ausbrüche des Vorbildes auf und kommt trotz der

kleinen und kompakt angeordneten Räder des Vorbildes gut zur Geltung. Erfreulich ist, dass auch die nur aus der Preiserlein-Perspektive sichtbaren Niete oder Lochreihen im Bereich der Feuerbüchse nachgebildet sind. Der elektrische Antrieb ist beim Modell aus Betriebssicht nicht auszumachen. Die Verbindungsstange für die Steuerung gefällt ebenso wie die Aufhängung der Steuerung und

die Kreuzkopfgleitbahn. Der Durchblick zwischen Kessel und Rahmen ist ohne Beeinträchtigungen gegeben und trägt mit zum zierlichen Erscheinungsbild der BR57 bei. Erwähnen muss man bei diesem Modell auch die exakt wieder gegebenen Stützen der Umlaufbleche, die bei Blick von der Seite aus Gleishöhe ins Auge fallen.

Die Radsätze begeistern, auch wenn sie vorbildbedingt nicht so elegant wie die einer Schnellzuglok wirken. Die Gegengewichte in den Rädern sind erhalten und mit scharfkantigen Abgrenzungen zu den Radreifen ausgeführt, die der Treibradsätze sind vorbildlich größer ausgeführt. Auch die Speichen selbst sind vorbildgerecht nachgebildet, der elliptische Querschnitt der Speichen ist im Modell gegeben. Das Fahrwerk ist in der Tat eine Augenweide, das bei Rangiergeschwindigkeit oder im Stand richtig zur Geltung kommt. Wäre die Lok mit 1pur-Radsätzen bestückt, hätte man das Vorbild vor Augen, die Fine-Scale-Version dürfte aber auch schon Begeisterungstürme hervorrufen.

Die brünierten Kuppel-, Treib- und Steuerstangen mit den Nachstellschrauben, die Kreuzköpfe mit den Schmiergefäßen und Feststellkeilen sowie die Pleuel lassen bzgl. Detaillierung kaum mehr Wünsche offen. Kuppel-, Treib- und Pleuelstangen liegen vorbildgerecht eng aneinander und bringen zusammen mit dem engen Radstand und den dazwischen plastisch ausgeführten Bremsen das typische G10- bzw. BR57-Fahrwerk eindrucksvoll herüber.

Die Bremsbacken sind wegen der Kurvengängigkeit dünner als beim Vorbild ausgeführt, was aber praktisch kaum auffällt. Die Sandfallrohre enden kurz unter den Bremsen und sind vom Kessel aus durchgängig nachgebildet. Die Bremszylinder mit den Anlenkhebeln und dem Bremsgestänge sind im sichtbaren Bereich komplett vorhanden.

Die BR57 besitzt auf der Heizerseite den Schmierpumpenantrieb. Neu ist bei diesem Modell die Nachbildung der Tachowelle auf der Lokführerseite, die am letzten Kuppelradsatz abgegriffen wird.



Die Lokführerseite der BR57, sehr gut gelungen: der geringe Lok-/Tenderabstand

Der Tender

Der Tenderaufbau besticht durch die feinen und exakt ausgeführten Nietreihen. Die Stärke der Bleche beim Kohlebunker und auch der Tenderseitenwände ist vorbildlich ebenso wie das gebogene Abschlussblech um die Wassereinfüllluke. Letztere lässt sich öffnen, hierunter befindet sich jedoch kein Gitter oder Lochblech, sondern der Ein-/Ausschalter für den Motor.

Die Rückseite des Tenders weist Werkzeugkasten, Tritte, Griffstangen und bei unserem Modell die großen DRG-Lampen mit Reflektoren auf. Auch die andere Seite ist komplett nachgebildet. Bei diesem flacheren Tender fallen die gut sichtbare Wurfhebelbremse und Holzplatten am Kohlebunker auf, zierliche Griffe und Tritte vervollständigen den guten Aufbau des Tenders. Die Kohle hat eine mittlere Körnung und wirkt in der Aufschüttungsform bei unserem Modell vorbildgerecht.

Das Tenderfahrwerk mit seinem asymmetrischen Radstand ist typisch für die preußischen Güterzugloks. Die Ausbrüche im Rahmen, der außen befindliche Ausgleichhebel zwischen mittlerem und hinterem Radsatz und auch die

nicht funktionsfähigen Federpakete sind hervorragend wieder gegeben, lediglich die kleinen Spiralfedern für die Tenderfederung hätten noch besser getarnt werden können. Eine Augenweide sind die Leitungen am Rahmen, die durch feine Halter mit Schellen geführt werden, Absperrventile vervollständigen den sehr guten Eindruck. Wie bei der Lok sind die Nachbildungen der Abstützung an den Rahmenseiten vorbildlich ausgeführt, auch die beiden seitlich angebrachten Werkzeugkästen gefallen.

Die Achslager mit den verstärkten Gleitführungen sind minutiös wiedergegeben, es fehlen lediglich die Herstellerschriftzüge auf den Lagerdeckeln.

Die Pufferbohle ist mit Bremschläuchen, Absperrhähnen, Dampfleitung und Dampfkupplung sowie Kupplungsmanchette komplett ausgerüstet. Die Bremsanlage ist, obwohl zum Teil von der Seite nicht sichtbar, komplett ausgeführt. So sind Luftkessel, Bremszylinder und Bremsdreiecke mit den angesetzten Bremsseisen und -backen nachgebildet. Letztere sind durch die Öffnungen im Rahmen sichtbar und gefallen durch ihre vorbildliche Stärke.



Blick in den Führerstand: alle Handräder, Hebel und die Armaturen sind farblich korrekt abgesetzt

Lackierung und Beschriftung

Die Lok ist hervorragend lackiert, der Lack ist gleichmäßig und deckend aufgebracht, die Lackschicht ist dünn, die Details sind nicht zugelaufen, die Scharfkantigkeit bleibt voll erhalten. Rot und schwarz gespritzte Partien sind sauber getrennt, die Trennkanten sind makellos. Der Glanzgrad entspricht dem einer fabrikneuen oder hauptuntersuchten Lokomotive.

Die Instrumente im Führerhaus sind weiß ausgelegt und weisen die farbliche Darstellung des Zeigers auf. Die Beschriftung ist vollständig und größenrichtig korrekt und akkurat aufgebracht, sie entspricht mit dem Revisionsdatum „23.4.53“ der frühen Epoche IIIa. Die Loknummern-, Bw- und Fabrikschilder sowie der Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ sind sauber geätzt und trennscharf lackiert.

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 Doppelkreuzweichen
- 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	25 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 geringer Geschwindigkeit
Steigung mit 45 Promille und 1174 Radius	6 Donnerbüchsen konnten in Beharrungsfahrt gezogen werden, die Lok fuhr an der Grenze zum Schleudern
Anfahren in der Steigung mit 45 Promille in der Kurve	Die Lok allein bewältigte bei feinfühligem Anfahren die Steigung ohne Probleme

Eigenschaften in der Übersicht

KM1 BR 57	
Angebotene Versionen	9 Versionen Epoche I K.P.E.V. mit drei Gaslaternen Epoche II DRG, RbD Berlin mit 2 DRG-Lampen Epoche IIIa DB, ED Frankfurt 2 DRG-Lampen Epoche IIIb DB, BD Karlsruhe 2 DRG+ 1 DB-Lampe Epoche IV DB, BD Wuppertal 3 DB-Lampen Epoche IIIb DR, BD Schwerin 2 DRG-Lampen Epoche IV DR, Rbd Magdeburg 3 DRG-Lampen Epoche V ÖGEG Museum 3 DRG-Lampen Epoche V, DB Museum 2 DRG+ 1 DB-Lampe Die Loks sind sowohl in NEM als auch Fine-Scale lieferbar.
Loknummer der Testmaschine / Epoche	BR 57 2919 Epoche IIIa, Bw-Frankfurt 2
Motor / Übertragung	22W Maxon-Motor mit zweigängiger Schnecke und schräg verzahntem Zahnrad, Getriebe und Achsen kugelgelagert, Freilauf
Stromabnahme / Haftreifen	14 Kontakte an Treib- bzw. Kuppelradsätzen sowie Tenderradsätzen, keine Haftreifen
Achsen	Alle Achsen kugelgelagert und gefedert
Lok-Tender-Kupplung	Kurzkupplungskinematik, Kupplung über seitlichen Hebel lösbar
Steuerung des Soundgeräusches	Taktgeberscheibe mit 4 Magneten und Hallsensor auf dem Treibradsatz
Flackernde Feuerbüchse	Rote und orange-gelbe LED zur Nachbildung des flackernden Feuers in der Feuerbüchse
DCC / Motorola	DCC Adresse 57 mit Funktionen F1 bis F15, Motorola Adresse 57 mit Funktionen F1 bis F4 und mit Zusatzadresse 58 mit Funktionen F5 bis F8 sowie F9 auf Lichtfunktion
Decoderfeatures	ESU XL V3.5 Funktion: Spitzenlicht vorne und hinten wechselnd F1: Geräusch ein/aus F2: Pfiff / Dampfpeife F3: Kurzpffiff / Glocke F4: Abdampf / Zylinderdampf / Dampfpeife ein/aus F5 Zylinderdampf ein/aus F6: Rangiergang F7 Führerstandsbeleuchtung ein/aus F8: Schaffnerpfiff F9: Kohleschauflern mit Flackern Feuerbüchse F10: Injektor F11: Luftpumpe F12: Luft ablassen F13: Überdruckventil F14: Wasserpumpe
Gewicht	5.300 g (Lok 3.800g, Tender 1.500 g)
Vorbestellpreis / UVP Hersteller	2490,- EUR / 2990,- EUR, im Handel gesehen von 2690 bis 3190,- EUR

VORBILD & MODELL



Sehr detailliert und maßhaltig ausgeführt: Kessel, Fahrwerk, Rahmen und Gestänge lassen keine Wünsche offen

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

Alle Maße in mm (auf volle mm gerundet)	Vorbild BR 57	Soll 1:32	KM1 BR 57
LüP	18.910	590,9	596,6
Länge Lok	11.500	359,4	360,0
Länge Tender	7.300	228,1	227,5
Abstand Lok Tender	100	3,1	6,4
Kesselmitte über Schienenkante	2.700	84,4	84,6
Oberkante Schlot über Schienenkante	4.250	132,8	132,3
Oberkante Tender über Schienenkante	3.310	103,4	102,8
Puffermitte über Schienenkante	1.050	32,8	32,9
Breite über Zylinder	3.100	96,9	97,7
Breite Tender	3.000	93,8	93,6
Breite Puffer – Puffer	1.750	54,7	55,2
Durchmesser Treib-/Kuppelräder	1.400	43,8	41,9
Durchmesser Tenderräder	1.000	31,3	30,9
Gesamtradstand	13.960	436,3	443,0
Radstand Lok	6.000	187,5	187,5
Radstand Tender	4.400	137,5	137,2
Abstand Treib-/Kuppelräder	1.500	46,9	46,9
Abstand Puffer zu erstem Treibrad	3.140	98,1	98,4
Abstand vordere Tenderräder	2.400	75,0	75,3
Abstand hintere Tenderräder	2.000	62,5	62,2
Abstand erstes Tenderrad zu Tenderanfang	1.190	37,2	37,0
Abstand letztes Tenderrad zu Pufferbohle	1.720	53,8	54,0

Beleuchtung

Die DB-Ausführung der Lok weist stirnseitig wie auch der Tender jeweils zwei große DRG-Lampen auf, die mit warmweißen LEDs ausgestattet sind. Auch KM1 verwendet jetzt kleine LEDs, so dass der Reflektor nachgebildet werden konnte. Die Wirkung kommt den Glühlampen des Vorbildes schon recht nahe. Die Führerstandsbeleuchtung ist angenehm dezent und wird den 1:32-Lokführer nicht blenden. Die Zeigerinstrumente, Armaturen und der Holzfußboden kommen bei dieser Beleuchtung gut zur Geltung. Die mit der Führerhausbeleuchtung geschaltete Beleuchtung zum Tender erleichtert dem Heizer das Aufnehmen der Kohle bei nächtlichen Rangierarbeiten.

Obligatorisch ist die Nachbildung des flackernden Widerscheins der brennenden Kohle in der Feuerbüchse. Die Lichtintensität ist angenehm, sie wirkt realistisch und überstrahlt nicht den ganzen Führerraum.

Die preußischen Güterzugloks verfügten über keine Triebwerksbeleuchtung. Somit ist die Beleuchtung, sieht man vom roten Schlusslicht ab, komplett und dezent wiedergegeben.

Fahreigenschaften

Wir haben die Lok wieder auf zwei verschiedenen Anlagen getestet, um einerseits das Fahrverhalten bei Steigungen und die Mindestadien auszu-

loten und andererseits die Lok vor einem langen Zug mit hoher Geschwindigkeit auf größeren Radien und auf großzügigen Weichenstraßen prüfen zu können.

Das Besprechungsmuster zeigte auf beiden Anlagen in keiner Situation Aussetzer. Die vierzehn Aufnahmeplätze garantieren mit der Federung eine hervorragende Stromaufnahme. Die Abfederung der Treib- und Kuppelradsätze sowie der Tenderradsätze ist ausgewogen und bestens auf das Lok- bzw. Tendergewicht abgestellt. Die Lok dürfte selbst schlecht verlegte Gleise meistern. Auch bei Rangiergeschwindigkeit bei unseren Tests auf Märklin-Weichen gab es absolut keine Stromunterbrechung.

Das Getriebe läuft sehr weich und nach ein paar Minuten lief die Lok absolut rund. Motor und Getriebe lassen weder im unteren Geschwindigkeitsbereich Knurrgeräusche noch im höheren Bereich Pfeif- oder Singgeräusche vernehmen.

Unsere Testlok war mit einer höheren Anfahr- und Bremsverzögerung konfiguriert, mit der Rangierfunktion konnte man langsam an einen Zug heranfahren, zum Kuppeln abbremsen und wieder leicht andrücken, um die Kupplung mit der Pinzette einzuhängen. Es lässt sich wie beim Vorbild rangieren, was jede Menge Freude bereitet. Die Endgeschwindigkeit liegt ein wenig höher als die des Vorbildes. Vor einem Zug aus 38 zweiachsigen Güterwagen überzeugte die BR57 durch

gutes und kraftvolles Beschleunigen wie auch durch gleichförmiges Fahren in Weichenstraßen. Weichen und DKWs von Hübner wurden ebenso anstandslos überfahren wie die mit größerem Radius von HEGOB. Auf der zweiten Testanlage meisterte die Lok in beiden Richtungen die althergebrachten Märklinweichen, wobei wir hier mutig mit Maximalgeschwindigkeit gefahren sind.

Lediglich beim Fahren aus der unteren Ebene der Anlage mit langsamer Beharrungsfahrt versagte die Reibung, nachdem sieben Güterwagen und die Lok samt Tender auf 1.174 mm komplett im Bogen und auf der Steigung von 4,5 % standen. Mit sechs Güterwagen gelang es, die Steigung in schnellerer Beharrungsfahrt zu meistern.

Wir haben die BR57 2919 ca. 2 Stunden im Dauerbetrieb mit Last in allen Geschwindigkeitsbereichen fahren lassen. Es gab hier absolut keine Beanstandungen, sieht man vom einmal gelösten Stecker ab.

Decoder und Sound

Die Unterlagen zum verbauten ESU-Decoder waren vollständig, die Dokumentation umfasst mehr als nur die Auflistung der Sonderfunktionen, was nicht bei allen Herstellern üblich ist.

Ein FRS8-Visaton-Lautsprecher im Tender sorgt für einen volumigen Sound. Der Sound ist gelungen eingespielt, für eine Heimanlage ist die Lautstärke recht

gut eingestellt, so dass man die Lok auch mit Geräuschen länger betreiben kann, ohne dass es nervig oder gar unangenehm wird.

Der Auspuffschlag bei Langsamfahrt oder beim Beschleunigen ist realistisch, auch bei Endgeschwindigkeit mag man ihn sich noch anhören.

Auch die anderen Geräusche wie Pfiff, Pumpen und Kohleschaukeln sind gut getroffen, auch wenn man letzteres beim Vorbild wohl kaum vernommen hat. Geschaltet werden können neben den verschiedenen Zusatzgeräuschen noch die Führerstandsbeleuchtung, der rhythmische, fahrwerksynchronisierte Dampfaustritt aus Zylindern und Schornstein, sowie die Pfeife, bei der bei eingeschaltetem Rauchentwickler synchron zum Pfiff der Dampf austritt. Das komplette Dynamic-Smoke-System kann zentral über einen Schalter in der Rauchkammer abgeschaltet werden, so dass die Dampfentwickler auch bei versehentlich eingeschalteter Sonderfunktion nicht leiden oder zerstört werden.

Die Abstimmung der Motorregelung ist bestens ausgefallen, der Maxon-Motor läuft in allen Drehzahlbereichen weich und kraftvoll.

Rauch- und Dampferzeugung

Die Lok ist mit einem über die Treibradsätze synchronisierten Dampfausstoß aus Schornstein und Zylindern versehen, den wir ebenso wie die Dampfpeife nicht

getestet haben, um die Lok neuwertig an KM1 zurückgeben zu können. Auf dem KM1-Ausstellungsstand während dem Spur1-Treffen in Sinsheim hatte ich mir bei den Vorführfahrten die Dampferzeugung bzw. den Dampfaustritt bei der BR57 eingehend angeschaut. Die Menge des Dampfes sowie die Art des Austritts bei Lastfahrt oder Rollen sind bei dieser Lok sehr authentisch. Hier scheint es noch einmal eine Weiterentwicklung des Dynamic Smoke gegeben zu haben. Sehr realistisch ist der Dampfaustritt bei Betätigung der Pfeife und stellt mehr als nur einen Geck dar.

Fazit

Mit der BR57 bietet KM1 dem Spur-1er eine Lok mit einem sehr guten Preis-Leistungsverhältnis. Fahreigenschaften und Sound sind bestens. Beschleunigung, Endgeschwindigkeit und Lautstärke sind für Heimanlagen gut eingestellt, sie lassen sich – falls gewünscht – recht einfach ändern. Begeistert waren wir vom Fahrwerk der Lok, bei dem keine sichtbaren bzw. auffälligen Kompromisse eingegangen worden sind. Die Hauptabmessungen sind korrekt im Maßstab 1:32 gehalten, was neben dem Finish und der Detaillierung dem vorbildlichen Aussehen zugute kommt.

Die BR57 gibt das preußische Vorbild hervorragend wieder. Der Blick ins Fahrwerk bei Rangiergeschwindigkeit ist ein Genuss, dem man sich nur schwerlich entziehen kann. ♦



Sehr filigran wirkt der dreiachsige Tender, das Gesamterscheinungsbild der Lok ist sehr stimmig

VORBILD & MODELL