

Die rassigen Zwölfzylinder von KM1: links 290, rechts V90. Die Dieselloks bestehen nicht nur durch ihr Aussehen



### Porträt V90 von KM1 in Spur 1

# ZWÖLF ZYLINDER IN VOLLENDUNG

BEITRAG: JOSEF STROBL

FOTOS: MANFRED WEIHRAUCH

Eine extravagante Diesellok hat KM1 für die Spur1 aufgelegt – unser Porträt: ein Erlebnis aufsatz ohne faulen Zauber

Heck- und Frontansicht der beiden Dieselmotoren (290 mit Automatikkupplung) und Drehgestell der 290. Alle Details einschließlich Bremszylinder sind sauber ausgeführt.

Als ich hörte, dass KM1 eine Diesellok der Baureihe V 90 herausbringt, dachte ich mir: „Was soll das nun?“ Die Märklin-Hübnersche V 100 genügt doch vollkommen meinen Anforderungen. Die vom Hersteller veranschlagte, auf den ersten Blick etwas happige Summe investiere ich lieber in eine Dampflok. Leider,

leider! Denn es kam der Tag, an dem ich acht Stunden auf einer V 290 mitfahren konnte. Zwölf Zylinder werkten unter der Haube und zeigten mir mal, was man unter Drehmoment versteht. Zuerst kraftvolle Anfahrten am Berg und dann das „Zurückschalten“ bei erreichter Geschwindigkeit. Sanftes Rollen, fast schon gemäch-

liches Schaukeln, wenn es leicht bergab ging. Der Motor - eine Untertreibung: das Kraftwerk! - bullerte langsam vor sich hin. Wohlgermerkt mit einem 34-Achsen Zug am Haken! Abgespielt hat sich das auf der Strecke von Amberg nach Schnaittenbach, die in guten Tagen für Übergaben wegen der Gefällestrassen zwei V 100 vorne und eine V 100 als Schublok gekannt hatte. An diesem Tag machte das die V 90 ganz alleine, ähem, mit etwas reduziertem Gewicht am Haken. Aber dieses Fahrgefühl war der erste Punkt, der mir bei der V 290 imponiert hat und mich doch grübeln ließ, ob ich sie mir bestellen sollte. Doch die Vorbestellfrist war da schon abgelaufen.

### Grandioser Sound

Originale sind in der Regel nicht nur größer, um den Werbespruch eines mittlerweile leider nicht mehr vorhandenen Spur1-Herstellers etwas zu modifizieren. Denn was bisher an Geräuschen aus Modellloks entwich war nicht gerade das Optimum. Damit sind wir beim zweiten Punkt: dem

grandiosen Sound der Zwölf-Zylinder auf der „Großen Lok“, die im schönsten Bass langsam vor sich hin dieselten. Das könnte man doch im Modell nie erreichen. Weit gefehlt! Als ich das erste Mal die V 90 von KM1 bei mir zuhause auf die Gleise stellte und den Sound anmachte, fiel ich fast vom Stuhl: Das ist es! Ja, es war wieder da, das Gefühl, die zwölf Zylinder förmlich zu spüren. Ich hatte nur Angst, der Nachbar könnte meinen, ich würde einen Schiffsdiesel bei mir im Haus betreiben. Keine Übertreibung! Schon der Anlassvorgang imponiert mit einer Länge und Originaltreue, dass es kaum zu schildern ist. Und wenn dann der in das Modell bereits eingebaute Lokführer die „Tröte“ drückt und langsam die Pferdchen zum Ziehen bewegt, so glaubt man wirklich, das Original fährt vor einem. Das ist Spur1 pur! Das ist der Grund, warum wir Spur1 fahren und weshalb wir diese Baugröße lieben. Träge Masse und hörbares Volumen! Ganz offen und wirklich unpolitisch: ich bin ein eingefleischter „Schwarzer“, will sagen Dampflokfreak, der sich aber dennoch ein paar „Rote“ hält, wenn sie denn in seinem Rayon gefahren sind oder noch fahren. Ehrlich, ich bin kein Dieselfetischist. Die Hübner Köf hat mich seinerzeit zwar überzeugt. Erstens als bekennender Betriebsbahner wegen der Rangierkupplungen und natürlich auch wegen der bekannten Hübnerschen Detailversessenheit. Die Märklin V 100 habe ich, weil sie wirklich gelungen ist und – schlechterdings - weil sie auf oben besagter Strecke fuhr. Sie hat mich oft und gut begleitet auf lange vergangenen Fahrten vom Gymnasium nach Hause. Das war's dann aber auch schon an Zuneigung zu den „Roten“. Bis zu dem Tag, als das Paket von KM1 eintrudelte. Beeindruckend gleich

die authentischen Fahr- und Anlassgeräusche. Ich dachte, der Motor „kommt“ nicht mehr. Desgleichen die „Schaltvorgänge“ während der Fahrt, die der Modelllokführer vornimmt. Voreingestellt! Es klingt original so wie unlängst bei der Führerstandsmitfahrt. Dann bedächtig den Motor hochdrehen, anfahren, mehr Power auf die Schienen geben. Vollgas! Nach Erreichen der Geschwindigkeit in die „Schaukel-fahrt“ gehen, langsam und mit gedrosselter Motordrehzahl...Faszinierend! Man glaubt, man sei der Lokführer. Und das alles macht der programmierte „Triebfahrzeugführer“ ganz alleine bis zu einer gewissen Fahrstufe, ohne dass der Modellbahner irgendetwas nachregeln müsste.

### Grandioses Finish

Aber der Sound und das Fahrverhalten sind es nicht alleine. Insgesamt zeigt das Modell auch eine sehr saubere handwerkliche Ausführung. Die Proportionen überzeugen beim ersten Mal. Was die Farbvarianten betrifft, so ist die Lok ebenfalls gelungen. Und wie es sich für eine zünftige Rangierlok gehört, so besitzt sie - auf Wunsch - hinten und vorne Rangierkupplungen. Sie erinnern ein bisschen an die Hübnerschen Köf-Kupplungen und – man höre und staune! – in Bälde soll es sogar Nachrüstsätze in finescale-MESSING-Ausführung geben. Sehr zu begrüßen, denn die Kunststoffausführung erscheint mir auf den ersten Blick doch für den schweren Rangierdienst etwas gewagt. Aber wie es sich damit wirklich in der Modellbahnpraxis verhält, müsste doch ein längerer Test zeigen!

Nur ein Problem habe ich nun bei der ganzen Geschichte: es gibt keine BR 290 mehr. Nicht im Original, nein! Da fahren sie noch täglich. Bei KM1! Und da kann ich

jetzt nur hoffen, dass es außer mir noch ein paar Interessenten gibt. Denn man denkt in Lauingen über eine zweite Serie nach. Und dann könnten auf meinem Dachboden doch noch zwölf Zylinder zeigen, wie man den Unterbau einer Modellbahn zum Zittern bringen kann ♦

Blick auf Führerhaus und Vorbauten der beiden Maschinen. Der Lüfter wird per Zufallsgenerator gesteuert. Schön zu sehen: die filigranen Aufstiege

