

■ Dampflokbauereihen 95⁰ und 98³ sowie DB-Ellok-Baureihe E 50

Drei Highlights für 1-Sammler

Die Firmen Kiss, KM 1 und Wunder setzten Ende 2013 noch ein Achtungszeichen mit formneuen Dampf- und Elloks des Maßstabs 1:32.



Jürgen Albrecht (3)

Es ist üblich in unserer Branche, dass Modellbahnfirmen im Dezember jeden Jahres zum Endspurt ansetzen, denn die Vorweihnachtswochen sind nun mal die beliebteste Modellbahnzeit – da möchte jede Firma gern auch mit ihren letzten Neuheiten im Fachhandel vertreten sein, um die Kunden zu locken. Für die Hersteller von Triebfahrzeugen der großen Spurweiten indes ist es bislang nicht üblich gewesen, das Liefertempo knapp vor Toresschluss anzuziehen. Deren Kundenschaft ist es eher gewohnt, regelmäßig übers Jahr verteilt mit den teuren Objekten im Direktvertrieb bedacht zu werden. Doch dieses Jahr war es ein wenig anders: Im Herbst meldeten gleich drei 1-Hersteller den Liefertermin formschöner Lokmodelle an, weswegen wir uns für dieses umfangreiche Porträt entschieden haben.

1'E1'-Kraftpaket von Kiss

Die 1920 von der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn als die ersten deutschen 1'E1'-Tenderloks beschafften Maschinen der so genannten Tierklasse dienten als Vorbild für die Entwicklung der preußischen Gattung T 20, der späteren Reichsbahn-Baureihe 95⁰. Entwicklung und konstruktive Durchbildung dieses Loktyps erfolgten noch bei der Preußischen Staatsbahn. Der Bau der Maschinen erfolgte schon im DRG-Zeitalter. So trägt diese Baureihe noch alle konstruktiven Merkmale einer preußischen Lok und wurde sogar noch in das preußische Nummernschema aufgenommen. Damit hatte die DRG eine leistungsfähige Tenderlok für den Einsatz auf ihren steilen Mittelgebirgsstrecken. Die erste 1923 gelieferte Lok



▲ Die Baureihe 95⁰ von Kiss stellen wir als Reichsbahn-Lokomotive in Epoche-II-Ausführung vor. Dieser fünf Kilogramm wiegende E-Kuppler ist nur eine von sechs möglichen Modellvarianten.

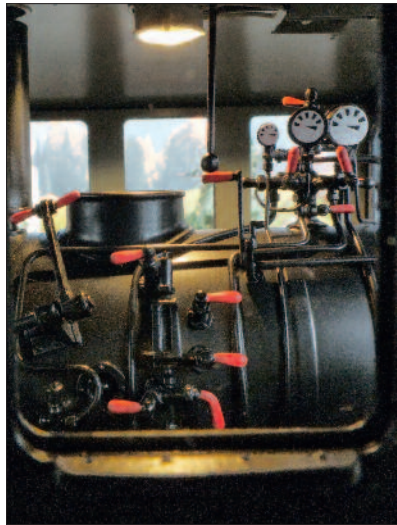
trug noch die Loknummer 77 001. Insgesamt wurden 45 Maschinen gebaut: 18 bei Borsig und 27 bei Hanomag. Nach 1945 verblieben 14 Maschinen bei der DB und 31 bei der DR, wo sie 1966 im Raw Meinigen auf Ölhauptfeuerung umgerüstet wurden. Legendär sind deren Einsätze auf den Strecken Saalfeld–Probstzella–Sonneberg und Sonneberg–Eisfeld.

Das 5,5 kg wiegende und vollständig aus Messing gefertigte Modell der Firma Kiss steht dem Vorbild in nichts nach. Alle charakteristischen Details wurden exakt nachgebildet. Die seidenmatten Lackierung und eine saubere Beschriftung runden das gelungene Erscheinungsbild ab. Die Türen zum Führerstand, die Wasserkastendeckel und der Sanddom lassen sich öffnen. Die Beleuchtung der Loklaternen, des Triebwerkes und des Führerstandes erfolgt über warmweiße LED. Die Umsteuerung wird mittels Servomotoren realisiert. Angetrieben wird die Lok von einem Pittman-Motor über einen Zahnriemen auf den vorletzten Kuppelradsatz. Das gekapselte Getriebe ist wartungsfrei mit Fett gefüllt und treibt sämtliche fünf Kuppelradsätze an. Alle Funktionen werden von einem ESU-V4.0-Decoder gesteuert. Bei der Programmierung des Decoders hat die Firma Kiss an alle Besitzer von älteren Digitalzentralen gedacht und im Auslieferungszustand die Adressen 75 und 76 mit den Funktionen belegt. Eine Umprogrammierung aller Funktionen ist natürlich möglich und wird in der beiliegenden Decoderbeschreibung erläutert.

Mit einem modernen Fahrgerät können bis zu 22 Funktionen abgerufen werden. Neben verschiedenen Geräuschen und Lichtfunktionen lassen sich der geschwindigkeitsabhängige Dampfstoß aus dem Schornstein und der Zylinderdampf steuern. Im Auslieferungszustand durchfährt die Lok den Gleisradius von 1020 mm. Für den Einsatz auf größeren Radien oder zur Aufstellung in der Vitrine können die beiliegenden Aufstiegstritte an der vorderen Pufferbohle und die Kolbenstangenschutzrohre angebracht werden. Hier liegt auch der einzige Kritikpunkt bei der Modellsatzumsetzung: Die Gewindelänge am Schutzrohr ist so kurz bemessen, dass das Gewinde bei einem der Zylinder gar nicht gefasst hat. Im Fazit betrachtet, hat Kiss mit seiner Baureihe 95^o eine kräftige Tenderlokomotive in gleich sechs Modellvarianten zu einem Preis von 2895 € perfekt umgesetzt. Dem Modell liegen Lokführer- und Heizerfiguren bei, so dass die Reise durch das Modellmittelgebirge sofort beginnen kann.

Bayerischer Glaskasten von KM 1

Angekündigt wurde der Glaskasten bereits Ende 2010 mit einem Liefertermin Ende 2012. Die elf Monate zusätzliche Wartezeit bis November 2013 haben sich aber gelohnt, denn das Ergebnis ist ein Schmuckstück, das nicht nur optisch überzeugt. Gefertigt ist der 1,3 Kilogramm wiegende B-Kuppler weitestgehend aus Messing mit vielen filigranen Details. So wurde der Holzboden im Führerstand mit feiner Maserung nachgebildet,



Peter Pernsteiner (3)



▲ Zierlich zeigt sich der bayerische Glaskasten von KM 1, bei dem der Kunde zwischen sechs Versionen der Epochen I bis III und einer Museumslok wählen kann. Wir zeigen hier die Bundesbahn-Ausführung mit Kohlenkastenaufsatz.

und auf den Plattformen ist der Holzbohlenrost realistisch umgesetzt. Zudem lassen sich die Wagenübergangsbleche an beiden Lokenden herunterklappen und werden von feingliedrigen Ketten gehalten. Darüber und an den seitlichen Abgängen lassen sich die Handläufe nach oben klappen. Die drei Führerstandstüren haben bewegliche Griffe zum Verriegeln und lassen sich öffnen. Die Rauchkammertür hat sechs bewegliche Vorreiber und kann ebenfalls geöffnet werden. Schließlich lässt sich sogar die Klappe unter dem Kohlevorratsbehälter bewegen. Der Blick in den Führerstand mit seinen aufwendig nachgebildeten Bedienelementen und Manometern ist ein Erlebnis. Der Glaskasten hat Federpuffer und flexible Bremsschläuche mit einer Schlauchkupplung, die in einen Haken unter der Pufferbohle passt. Die ab Werk montierten Schraubenkupplungen

könnte man gegen Klauenkupplungen ersetzen, doch ist das beim Einsatz der bayerischen KM 1-Lokalbahnwagen gar nicht erforderlich, weil diese Zuggarnitur selbst den engen Gleisradius von 1020 mm ohne Überpufferung bewältigt.

Für passenden Sound und einen radsynchronen Dampfstoß aus dem Schlot sorgt ein ESU-V4.0-Decoder mit Energiepuffer. Er unterstützt sowohl den Analogbetrieb als auch Digitalzentralen mit Motorola, Selectrix, mfx und DCC inklusive RailCom-Rückmeldung. Der erstaunlich kräftige Sound aus der zierlichen Lok kommt aus zwei nach unten strahlenden Lautsprechern. Hin und wieder per Zufall oder manuell per Funktionstaste ertönt das Geräusch der Kohlenklappe und der Rütteleinrichtung sowie des Herunterrieselns von Kohle in die Feuerung. Weitere schaltbare Geräusche sind Pfeife, Glocke, Zylindervorwärmen, Lichtmaschine, Luftpumpe, Abschlammen, Sicherheitsventil, Schaffneransage und ein Abfahrtsdialog zwischen Lokführer und Schaffner. Separat zur

Spitzen- oder Rangierbeleuchtung ist auch die Beleuchtung für den Einmann-Führerstand schaltbar. Die Stromaufnahme der Lok erfolgt verschleißarm direkt über die Kugellager der Radsätze. In der niedrigsten Fahrstufe schleicht der Glaskasten mit umgerechnet 2,3 km/h dahin. Realisiert hat KM 1 den Glaskasten in insgesamt sieben Varianten. Neben 98 301, 307 und 308 in DB-Epoche-III-Ausführung wurden die DRG-98 306 und die Museumslok 98 307 ohne Kohlenkastenaufsatz realisiert. Zudem gibt es zwei Länderbahnausführungen als PtL 2/2 4533 und als preußische T 2 „Altona 6081“. Der Vorbestellpreis lag bei 990 €. Wer sich jetzt erst zum Kauf entschließt, muss 1490 € bzw. 1590 € für die Epoche-I-Loks berappen.

Wunder-Werk der Elektrotraktion

In sieben Varianten hat die Firma Wunder Präzisionsmodelle die sechsachsige Güterzug-Einheitslokomotive der späten 1950er Jahre zum Preis von 3450 € aufgelegt. Das maßstabsgerechte 609 mm lange Modell bringt 5,7 Kilogramm auf die Waage und ist weitgehend aus Messing in Handarbeit gefertigt. Während die hier vorgestellte E 50 032 (Bw Würzburg/Revisionsdatum 27.2.69/Krauss-Maffei Nr. 3044/1962) und ihr Epoche-IV-Pendant 150 032-2 unten Einfachlampen haben, verfügen die anderen fünf Modelle der Epochen III bis V über Doppellampen. Als Antrieb für die beiden Drehgestelle dient ein 16-VA-Faulhaber-Motor, der über drei zwangsggekuppelte Getriebe jeweils auf alle drei Radpaare wirkt. Die Kraftübertragung von den Motoren zu den Getrieben erfolgt über geweberstärkte Zahnriemen. Fahrwerk, Lokaufbau und Dachgalerie der Lok sind aufwendig detailliert, ebenso der hinter einigen Seitenfenstern angeordnete Maschinenraum und die beiden Führerstände. An den Pufferbohlen befinden sich flexibel bewegliche Bremsschläuche. Ab Werk vormontiert sind vorbildgerechte Schraubenkupplungen. Schließlich lassen sich noch die Dachklappe und die Türen öffnen. Schade ist, dass die Optik des eingerichteten Führerstands unter den unschön verlegten Kabeln für die Beleuchtung leidet.

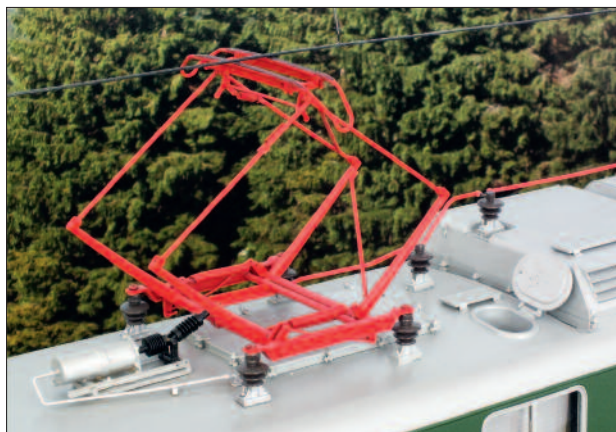
Aufgrund der langen Dreiachs-Drehgestelle braucht die Lok für den Fahreinsatz Gleise mit einem Radius von mindestens 1,5 m. In dem Fall sollten die in einem Tütchen beiliegenden Trittstufen für die Montage unter den Führerstandstüren besser weggelassen werden. Die Stromaufnahme der E 50 erfolgt über alle Radsätze. Die Achsen sind kugelgelagert und gefedert. Mustergültig sind die Langsamfahreigenschaften beim Betrieb mit einer DCC-Digitalzentrale mit 128 Fahrstufen: In der niedrigsten Fahrstufe braucht die Lok pro Meter unglaubliche sechseinhalb Minuten – das sind beim Vorbild 0,3 km/h! Derart langsam haben wir noch keine 1-Lok erlebt. Dafür und auch für die tolle Soundkulisse ist ein Zimo-Multiprotokoll-Digitaldecoder verantwortlich, der auch den Motorola-Standard unterstützt und dabei über zwei Lokadressen immerhin neun Funktionen schaltet. Als Geräusche sind unter anderem Kurz-, Lang- und



Peter Pernsteiner (3)

Schaffnerpfeiff, zwei Bahnhoftsansagen und das bei Kurvenfahrten oftmals entstehende Spurkranzquietschen zuschaltbar. Zwei weitere Funktionstasten sorgen dafür, dass in der Lok versteckte Servos die beiden Pantografen gemächlich in drei Sekunden heben bzw. senken; dabei ertönt auch eine passende Soundkulisse, und nach weiteren drei Sekunden wird die Stromversorgung für den Servo abgeschaltet. Ebenfalls separat zuschaltbar ist die Führerstandbeleuchtung in Fahrtrichtung – sie erlischt automatisch bei Anfahrt der Lok. Zur Beleuchtung kommen bei dieser Lok generell Miniaturglühlämpchen zum Einsatz. In den unteren Spitzenlichtern befinden sich jeweils übereinander eine weiße und eine rote Glühlampe. Schließlich verfügt die Lok sogar über ein per Funktionstaste zuschaltbares Fernlicht, bei dem sich die Helligkeit der Front-Glühlämpchen deutlich erhöht.

Jürgen Albrecht/Peter Pernsteiner



◀▲ **Faszinierend am E 50-Modell ist nicht nur das gelungene Äußere nach Vorbild der DB-Einheits-Ellok, sondern vor allem die Langsamfahreigenschaft: Mit umgerechnet gemächlichen 0,3 km/h kann man mit dieser Maschine ausgezeichnet rangieren.**