



Peter Perntzner (7)

▲ Parade der KM1-Schleppenderlokomotive 50 1544 am Bahnhof Haldenwang auf der 1-Anlage von Claus Schilling aus dem Allgäu.

Die Baureihe 50 in 1 als erstes Großserienmodell von KM 1

Dampflokclassiker in acht Varianten

Anfang Oktober beginnt bei KM 1 eine neue Ära, denn die bislang auf Kleinserien-Handarbeitsmodelle spezialisierte Firma liefert mit der Baureihe 50 ihre erste Großserien-Lokomotive in Zinkdruckguss-Bauweise zum fairen Preis.



▲ Auf dieser Gegenüberstellung von 50 2341 (links) und 50 1544 sieht man gut, wie stark sich die beiden Schwesterloks trotz Großserienfertigung unterscheiden. Beispielsweise hat KM 1 den Loks auch unterschiedlich dicke Schornsteine spendiert.

Anlässlich seines fünfjährigen Firmenjubiläums überraschte KM1-Chef Andreas Krug während der Spielwarenmesse 2008 mit der Ankündigung seiner ersten in Großserie gefertigten Lok in Nenngröße 1. Damals wurde die Realisierbarkeit der Baureihe 50 zum Listenpreis von 2290 € bzw. zum verlockenden Vorbestellpreis von 1735 € von der Konkurrenz belächelt und von vielen Modellbahnern skeptisch zur Kenntnis genommen. Doch KM 1 hat inzwischen bewiesen, dass das möglich ist. Für diesen Artikel standen uns Ende August zwei Produktionsmuster der angekündigten acht Modellversionen für ausgiebige Tests zur Verfügung: 50 2341 des Bw Schwerte der BD Wuppertal in der Epoche-III-Ausführung mit Witte-Windleitblechen und Kabinentender sowie 50 1544 des Bw Vohwinkel der Direktion Wuppertal in früher Epoche-III-Ausführung mit Wagner-Windleitblechen, Schürze und einem 2'2' T 26-Tender.

Im Gegensatz zu manch anderen Großserien-Modellen, etwa von Märklin, besteht die KM 1-Lok fast ausschließlich aus Metallteilen. Teile wie Rahmen, Kessel, Kesseldome, Schlot, Umlaufbleche, Antriebsgestänge, Führerhaus, Räder, Dampfzylinder und Tendaraufbau nebst Tender-Drehgestellen sind aus Zinkdruckguss gefertigt. Die Radreifen werden aus Edelstahl gedreht. Fast alle filigranen Kleinteile wie Leitungen, Griff-



▲ 50 2341 ist die DB-Epoche-III-Version von KM 1 mit Kabinentender, Witte-Windleitblechen und fehlender Schürze.



▲ Viel Liebe zum Detail offenbart diese Detailaufnahme des Kessels; erfreulicherweise sind hier sämtliche Kleinteile aus Metall gefertigt und äußerst stabil fixiert.



▲ Im fein detaillierten Führerstand gibt es eine Feuerbüchse, in der es gelegentlich synchron zum Sound des Kohle schaufelnden Heizers rot-gelb flackert.



◀ Die Kabinentüren am Tender lassen sich nach innen öffnen, und der Aufenthaltsraum des Zugbegleiters hat eine zuschaltbare LED-Beleuchtung.

stangen, Leitern, Bremsschläuche, Ventilstellräder, Lampen oder Vorreiber sind aus Messingfeinguss produziert. Lediglich Bremsbacken, Sandfallrohre und wenige weitere Teile wurden zur Vermeidung von Kurzschlüssen beim Durchfahren enger Gleisradien aus Kunststoff gespritzt. Die Konstruktion der Gusswerkzeuge erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen Andreas Krug und seinem koreanischen Kooperationspartner, bei dem auch alle Metallgussteile produziert werden. Zur Endmontage gingen diese Teile nebst ESU-LoksoundXL-Decoder, Bühler-Motor, Rauchentwickler, kräftigem Visaton-Lautsprecher und Kugellagern dann nach China. Nach Einzelendabnahme mit Testfahrt verließen die Loks am 23. August das Werk und wurden in der Folgeweche aufs Schiff nach Deutschland verladen, wo sie in den nächsten Tagen wohl ankommen werden.

Die Loks wurden mit viel Detailliebe konstruiert. Selbst filigrane Feingussteile sind stabil fixiert. Faszinierend ist, dass sich die Lokvarianten trotz Großserie in vielen Details unterscheiden: So hat 50 1544 einen um zwei Millimeter größeren Schlotdurchmesser, und die Trittstufen sind geriffelte Bleche, während bei 50 2341 die Tritte durchbrochene Gitter haben und vorn anstelle von zwei großen Lampen drei kleine montiert sind. Bei den Abmessungen hat sich KM 1 exakt ans Vorbild gehalten – das gilt beispielsweise für die Radstände, die Zylinderposition, den Abstand zwischen Vorlauf- rädern und Puffern als auch für die im Abnutzungstoleranzbereich liegenden Raddurchmesser. Lediglich beim 3 mm zu langen Lok-Tender-Abstand und damit auch bei der Gesamtlänge von 720 mm anstatt maßstäblich umgerechneten 716,9 mm wurde zu Gunsten einer Befahrbarkeit enger Gleisradien mit 1020 mm ein Kompromiss eingegangen. Mit nur 8,0 mm ist der Abstand aber recht

kurz. Im Gegensatz zu einigen früheren KM 1- oder von manch anderem Hersteller stammenden Modellen ist der Lok-Tender-Abstand an der 50er nicht mehr verstellbar. Die zweiteiligen, gefederten Flügeltüren an Führerstand und Tender sorgen für ein geschlossenes Zugbild. Wer die Lok auf kleinen Gleisrädern unter zwei Meter einsetzen möchte, muss die Kolbenstangenschutzrohre abschrauben.

Hervorzuheben sind auch die beweglichen Wasserkastendeckel am Tender – hinter einem ist ein Schalter zur Deaktivierung des Motors versteckt. Bei den fünf Lokvarianten mit Kabinentender lassen sich sogar die Kabinentüren öffnen, und die Kabine hat eine LED-Innenbeleuchtung. Der Blick in den beleuchteten Führerstand ist ebenfalls sehenswert. Auf Knopfdruck offenbart die zuschaltbare Fahrwerksbeleuchtung bei Dämmerlicht einen tollen Blick auf das grazile Triebwerk samt Steuerung. Faszinierend ist dabei, dass zwischen Rahmen und Kessel ein eindrucksvoller Durchblick möglich ist und dass der Zinkdruckguss-Barrenrahmen an allen Stellen die vorbildgerechten Durchbrüche erhielt. Die Rauchkammertür lässt sich öffnen und verfügt über bewegliche Vorreiber. Dahinter befinden sich der Dynamic-Smoke-Rauchentwickler und ein Schalter zu seiner Deaktivierung. Wie bereits bei der Baureihe 57 (s. *em 9/10*) füllt man das Dampfdestillat auch bei den 50ern nur über den Schlot nach. Zudem verfügt der Rauchentwickler wieder über zwei Mini-Lüftermotoren zur unabhängigen Ansteuerung von Schlot- und Zylinderdampf. Steht die Lok mehr als zehn Sekunden, erfolgt beim anschließenden Anfahren einige Sekunden ein Zylinderdampfausstoß nebst typischem Zischgeräusch. Ansonsten lässt sich dieses Schauspiel per Funktionstaste aktivieren. Der Tank des Rauchentwicklers fasst 20 ml. Das reicht für etwa 40 Minuten realistisch wirkenden Dampflokfahrspaß.



▲ **Das Triebwerk der 50er bietet einen faszinierenden Durchblick, denn der Zinkdruckguss-Barrenrahmen ist vorbildgerecht durchbrochen.**

Das vollkommen radsynchrone Geräusch für den ESU-Multiprotokoll-LoksoundXL-Decoder hat Andreas Krug wieder im eigenen Tonstudio abgemischt und gegenüber früheren Dampflok noch mehr verbessert. Insbesondere bei langsamer Fahrt klingen die radsynchronen Auspuffstöße noch realistischer als bisher. Die Lokpfeife kann in Verbindung mit einer ECoS-Zentrale von ESU mit Dopplereffekt betätigt werden. An Bord ist auch ein Zugabfertigungspfeiff nebst Abfahrbehl. Als Highlight gibt es erstmals ein per Funktionstaste zuschaltbares Spurkranzquietschen, das im Original beim Durchfahren eines engen Gleisbogens entsteht. Insgesamt hat die Lok beim DCC-Betrieb 16 schaltbare Funktionen. Mit einer Motorola-Zentrale lassen sich lediglich zehn Funktionen aktivieren, die wie üblich über zwei aufeinanderfolgende Lokadressen aktivierbar sind. Der sehr voluminöse Sound mit kräftigen Bassanteilen ertönt aus dem großen Lautsprecher im Tender.

Den Fahrtstest bewältigten die beiden 50er mit Bravour. Auf einer landschaftlich eindrucksvollen Heimanlage des 1-Experten Claus Schilling setzte sich die Lok problemlos mit 20 angehängten Mär-

klin-Wagen (52 Achsen/21 kg) in Bewegung und erreichte recht flott eine Endgeschwindigkeit von umgerechnet 75 km/h. Im Kriechgang schlich der schwere Testzug mit lediglich 1,6 km/h dahin, und auch das Anfahren in leichter Steigung meistert die 50er vor dem Zug. Weichen und Bögen im 1020-mm-Radius bewältigt die Lok ebenfalls anstandslos. Gegenweichen mit 1020 mm Radius nimmt sie gelassen, allerdings sollte man ihrem mächtigen 1'E-Fahrwerk diese Strapazen nicht mit hoher Geschwindigkeit zumuten.

Im Fazit betrachtet ist Andreas Krug mit seiner ersten Großserienlok ein wahres Meisterstück gelungen, das sicherlich 1-Fans viel Freude bereiten wird. Schade ist nur, dass die Lok werkseitig nahezu ausverkauft ist. Bei entsprechender Nachfrage wird hoffentlich eine weitere Serie des populären Dampflokclassikers aufgelegt. Und vielleicht ist dann ja auch eine Variante mit drei Kesseldomen dabei. Zunächst wird aber als weiteres Zinkdruckguss-Großserienprojekt die DB-Baureihe 23 in sechs Varianten vorbereitet, deren Auslieferung für das vierte Quartal 2011 geplant ist. Diese Maschinen können derzeit für 1690 € vorbestellt werden.

Peter Pernsteiner