



Die Kö1 (Baureihe 311) von KM1

LAUINGER KÖSTLICHKEIT

BEITRAG: DR. WOLFGANG HÄUSSLER, MICHIEL STOLP

FOTOS: MANFRED WEIHRACH, MICHIEL STOLP

Mit einer Länge über Puffer von nur 175 mm unterbietet die neue Kö1 (Baureihe 311) sogar den kürzlich von KM1 erschienenen „Glaskasten“ – frei nach dem Motto „in der Kürze liegt die Würze“ hat der Kleindiesel so manche „Kö“-stlichkeit zu bieten.

Ihre Bezeichnung erhielt das Original als Ableitung von Kleinlok (K) mit Dieselmotor (das „ö“ steht für „Öl“ im Gegensatz zu den mit Vergasermotor betriebenen Kleinloks „Kb“). Der Antrieb wirkt direkt auf die Radsätze, dagegen sind die Kleinloks der Gattung „Köf“ mit einem Flüssigkeitsgetriebe ausgestattet. Die „1“ (oder auch römisch „I“) steht für die Einteilung der Kö in die Leistungsgruppe I, welche die Maschinen mit einer Leistung von bis zu 39 PS umfasst (ab 1956 bis 50 PS erweitert). Die Kleinloks waren zunächst rein für den Rangierbetrieb in Betriebswerken und Bahnhöfen vorgesehen, später waren Sie jedoch neben den Kö der Leistungsgruppe II auch vor Kurzzügen auf Nebenstrecken im Einsatz. Bei der DB waren die Loks bis Ende der 1970er Jahre anzutreffen, bei der DR sogar weit in 1980er Jahre hinein. Ab 1.1.1968 zeichnete die DB die Kö1 in die Baureihe 311 um.

Mit der Kö1 bringt KM1 neuen Rangierspaß in die Königsspur – aber auch auf freier Strecke hinterlassen die Kleinloks einen prima Eindruck

KM1 bietet das Modell in sechs Versionen (der verstärkten Einheitsbauart ab 1935, daher auch auf freien Strecken zugelassen) an, von der Epoche II bis zur Epoche IV. Dementsprechend weisen die Kleinloks unterschiedliche Lackierungen in schwarz/rot bzw. purpurrot und verschiedene Spitzenbeleuchtungen auf. Die Baureihe 311 ist außerdem Bestandteil der Spur1-Startpackung von KM1.

Das (fast) komplett in Metall gefertigte Modell der „Classic Edition“ bringt immerhin gut 800 g Gewicht auf die Gleise. Dank des ESU LokSound V4.0 M4-Decoders mit Energiespei-

cher sind Weichen und verschmutzte Gleise keine Problemzonen, die Lok fährt auch bei geringster Geschwindigkeit absolut ruckfrei. Dazu trägt auch die sichere Stromabnahme über je vier Pilzkontakte je Radsatz bei! Angetrieben werden die Kö durch Ketten auf die beiden Achsen.

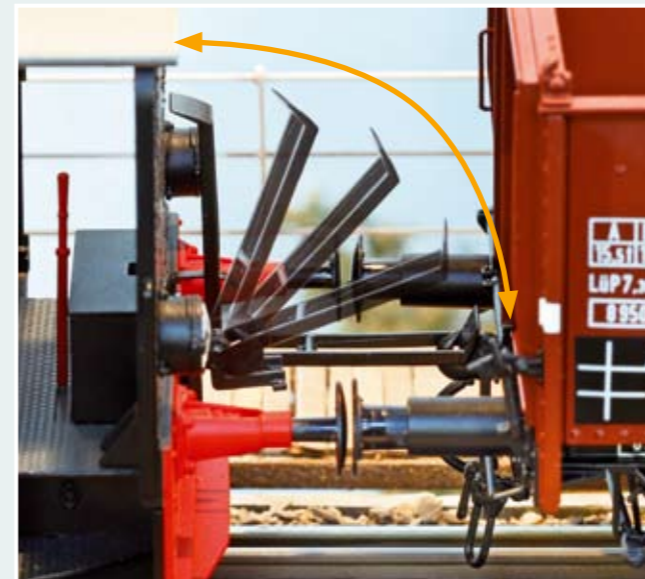
Die Fahreigenschaften sind absolute Spitzenklasse, die Lok lässt sich wirklich millimetergenau rangieren. Mittels der Funktionstasten 3 und 4 lassen sich die (originalgetreuen!) Kupplungsbügel vorn bzw. hinten anheben und absenken. Der Bügel wird dazu zunächst manuell aus der Federverankerung am Gehäuse



Die Baureihe 311 in purpurrot, mit einem Gms 54 am Haken, das große Bild oben zeigt den Kupplungs-zustand



Passgenaue Fenster, farbig abgesetzte Hebel, lupenreine Beschriftung – die Kleinlok (hier als Kö 0229) ist sehr gut detailliert



Der Kupplungsvorgang: Der Haken wird vom Rückhalte-mechanismus am Lokgehäuse gelöst, mit F3/4 wird der Haken servomotorisch betätigt und rastet im Zughaken der Schraubenkupplung des zu kuppelnden Wagens ein



Der Kupplungshaken ist hochgeklappt und eingerastet, hinter dem Lüftergitter ist die Nachbildung des Lüferantriebes zu erkennen, rechts davon am Gehäuse das Herstellerschild

Auf „großer“ Fahrt: Kö 0229 mit O 02 „Schwerin“, Klappdeckelwagen K06 „Wuppertal“ und einem G10 ... ein feiner Kurzug!



FAHRZEUGE

gelöst. Bei Betätigen von F3/4 heben bzw. senken sich die Kupplungsbügel. Das Einkuppeln am Haken der Schraubenkupplung funktionierte bei den meisten Wagengattungen verschiedener Hersteller auf Geraden problemlos (bei kürzeren Zughaken muss evtl. eine Manschette, wie sie von HEGOB angeboten wird, aufgesetzt werden), ebenso in Radien ab ca. 1.450 mm, was als ausreichend betrachtet wird, da kaum jemand in noch engeren Kurven Kupplungsvorgänge vollziehen wird. Beim Abkuppeln wird der „Rangierwalzer“ vollzogen: Die Lok drückt kurz gegen den Wagen, hebt den Bügel und fährt dann automatisch 1 cm nach vorn (bzw. zurück, je nach Lokposition). Die Motordrehzahl wird dabei (bei eingeschaltetem Sound) erhöht. Überhaupt sind die Geräusche der Kleinlok sehr gut eingespielt, der Mini-Lautsprecher gibt den knatternden Dieselsound (mit Schaltvorgängen!) authentisch wieder. Vor dem Anfahren wird zunächst der Gang eingelegt, bevor sich die Lok allmählich in Bewegung setzt. Mit F2 wird die Pfeife betätigt, die entsprechend dem Antrieb über den Auspuff („Abgaspfeife“) ein von der Motordrehzahl abhängiges, „trillerndes“ Geräusch erkennen lässt – prima umgesetzt! Das Auspuffrohr liegt der Lok als Zurüstteil bei, die Abgaspfeife selbst fehlt leider. Weitere Geräusche wie Rangierfunk und Schaffnerpfeif sind ebenfalls schaltbar. Mit F6 wird der Rangiergang ausgelöst, durch F7 wird das Licht vorn und hinten für Rangierfahrten betätigt (Licht ein/aus über F0), F5 schaltet die Führerstandbeleuchtung.

FAHRZEUGE

Bei der schwarzen Kö erfolgt die Alterung analog zu den Dampflok: Farbe wird auf das Modell getupft und während des Trocknungsprozesses wird an den Punkten, wo eher wenig Abrieb erfolgt, rostfarbenes Farbpulver aufgetragen. An der roten Pufferbohle kommt stark verdünnte Farbe zum Einsatz, die mit vertikalen Bewegungen aufgetragen wird. Danach muss der Farbauftrag zunächst komplett durchtrocknen, bevor mit einem feinen Pinsel (wie bei der roten Kö) Nuancen gesetzt werden. Mit einem Bleistift erhalten Handgriffe ein abgegriffenes Aussehen. Die Holztritte werden zuerst mit hellbrauner Farbe behandelt; nach dem Trocknen wird das Ganze mit stark verdünntem Schwarz lackiert. Dadurch kommt die Holzmaserung besser zur Geltung. Dadurch kommt die Holzmaserung besser zur Geltung. Am Ende erhalten alle Modelle eine Schicht Mattlack ...



Die rote Kö erhält zunächst eine erste Schicht mit schwarzer Farbe, die mit einem in Verdünnung getauchten Pinsel fast komplett wieder abgewischt wird. Dadurch bleibt nur an den Schweißnähten und um die vielen Niete eine dünne Schicht Farbe zurück. Je nach gewünschtem Alterungsgrad kann der Vorgang mehrfach wiederholt werden. Die Lokunterseite erhält einen Schleier von Rostbraun und Schwarz. Sobald die Farbe trocken ist, kann mit einem harten Pinsel Pigment in die matte Schicht eingerieben werden (der spätere Mattlacküberzug fixiert dies ausreichend). Kleine Beschädigungen werden mit einem sehr feinen Pinsel aufgebracht und sorgen für noch vorbildgetreueres Aussehen. Dabei sind - logischerweise - vornehmlich jene Stellen zu berücksichtigen, welche im rauen Betriebsalltag am stärksten einer Abnutzung unterliegen: Rund um die Handgriffe und Klappen sowie dort, wo das Schuhwerk des Personals seine Spuren hinterlassen hat! Zum Schluss kommt wieder der Mattlacküberzug...

...und schon stehen die Kleinloks bereit, um ihren Dienst anzutreten, wie hier am Fabrikanschluss, mit dem (selbstverständlich) ebenfalls gealterten O-Wagen mit Bremserhaus - einfach ein Genuss!

Die Detaillierung der Lok ist eine Wucht! Neben den kompletten Aufbauten betrifft dies vor allem die farbig abgesetzten Hebel im Führerstand und die Nachbildung des Lüfterradantriebes hinter dem frontseitigen Abdeckgitter. Die Beschriftung ist lupenrein. Die eng anliegenden Sandfallrohre sind (neben den Puffertellern als einzige Bauteile) aus Kunststoff gefertigt, Kurzschlüsse werden damit vermieden. Die Beleuchtung der Flachglas-Lampen ist für unseren Geschmack etwas zu hell ausgefallen.

Insgesamt bringt die Kö enormen Spielspaß auf die Anlage, aufgrund der Fahreigenschaften und der servomotorisch beweglichen Kupplungen macht das Rangieren helle Freude - ebenso der Preis für die Lok, die ihr Geld absolut wert ist!



Wer seine Kö samt Wagen nicht ganz „fabrikneu“ sondern mit vorbildlichen Gebrauchsspuren auf der Anlage einsetzen möchte, dem sollen die Bilder von Michiel Stolp Anregung dazu geben.

Wer scheut, selbst Hand an dem neuen Kleinod anzulegen, dem hilft der Spezialist gern weiter. **Interessenten wenden sich bitte direkt an Michiel Stolp, E-Mail: michielstolp@hotmail.com** ♦