

Das Kleinserienmodell gibt die imposante Erscheinung der original Mikado auf den ersten Blick glaubhaft wieder. Die Proportionen stimmen einfach. Die gesamte «Komposition» ist äusserst sauber ausgeführt. Da stört kein überschüssiges Lötzinn und auch kein unnötiges Klebstoffgeschmiere. Das Ganze verträgt auch die Betrachtung mittels einer starken Lupe. Auch das mit den unerbittlichen Macro-Objektiven der LOKI-Studios auf den edlen Messing-Leib rücken verträgt das Lematec-Modell sehr gut.

Der dabei gewonnene Eindruck lässt manchmal sogar vergessen, dass man «nur» ein N-Modell vor sich hat. Die unzähligen freistehenden Leitungen, Aufstiege und Armaturen verdienen die uneingeschränkte Beachtung und Achtung vor den Machern. Exemplarisch sind an dieser Stelle die vier parallel verlaufenden hauchdünnen Leitungen unterhalb des Umlauflechtes auf der linken Lok-Seite genannt.

### Farbgebung

Krönender Abschluss der Formgebung ist ein angemessener Lackauftrag. Der ist bei dem heute vorliegenden Lematec-Modell absolut gegeben. Da ist überall nur so viel Lack aufgetragen wie es sein muss, absolut deckend und gleichmässig ohne jeglichen Einschluss von Fremdpartikeln. Alle Feinheiten der Formgebung wurden voll und ganz erhalten – mehr noch – sie wurde durch die «Lackierkunst» noch verstärkt und hervorgehoben. Die Trennbereiche unter den verschiedenen Farbflächen sind

äusserst sauber gemacht. Beachtlich sind die feinen roten Zierlinien «unserer» Club Mikado 141R 1244. Auch die sauber geätzten und farblich abgesetzten Schilder und Tafeln nötigen echten Respekt ab.

### Fahreigenschaften

Die Zeiten als teure Kleinserienmodelle nur und ausschliesslich für die Vitrine taugten sind endgültig vorbei. Ihr Einsatzbereich ist die Anlage – nicht so oft – aber immer öfter. Der Sammler möchte einfach nur wissen, dass er das Modell jederzeit einsetzen kann, wenn er dies möchte. Auch das jüngste Lematec-Kind kann sich hier mehr als nur sehen lassen. Mit Decoder ausgerüstet setzt sich das Modell, schon in Fahrstufe 1, langsam und fast nicht hörbar in gleichmässige Bewegung. Es ist eine wahre Freude das Stangenspiel des Modells hierbei schon zu beobachten. Das gleichmässige Hochbeschleunigen auf die, auch ohne digitalen Kunstgriff, moderate Höchstgeschwindigkeit bei Stufe 28, lässt auch diese Faszination im gleichen Masse steigen. Das «antriebslose» Gestänge der Lok lief zu jeder Zeit absolut reibungslos mit, auch auf unseren betagten Arnold-Gleisen mit dem oben abgerundeten Schienenprofil. Ein echter Genuss!

Die Zugkraft der Messing-Maschine ist dabei sehr beachtlich. Bedingt durch das tolle Drehmoment des «Maxon 1219», dem ordentlichen Leistungsgewicht des Tenders von 56 Gramm und der zeitgemässen Haftreifen «kleben» die zwei Antriebsachsen

förmlich am Gleis. Zehn vierachsige Schnellzugwagen beeinträchtigen den Vorwärtzdrang der Lok kaum bis gar nicht. Kein langsamer werden, kein schleudern auch in einer Steigung mit 3,5%. Wir haben das Modell bis zu einem Minimalradius von 222 mm (Arnold R2) problemlos einsetzen können und haben so den von Lematec vorgegebenen Wert um einiges unterschritten. Lok und Tender waren dabei allerdings «lang» gekuppelt. Das empfiehlt sich generell, da beim Kurzkuppeln die Türen von Lok und Tender in Kurven aneinander reiben und das geht auf Dauer nicht ohne bleibende Spuren zu hinterlassen.

Die Fahrstromaufnahme gab ebenfalls keinen Anlass zur Kritik, ein ungewolltes Stehenbleiben gab es während des Tests nicht. Die meisten gängigen Weichenfabrikate wurden anstandslos befahren – in Vorwärtsfahrt. Rückwärts kam es gelegentlich zum Entgleisen der letzten Tenderachse. Kritisch wird es auf Weichen des Fabrikates Arnold, mit denen kommt das Modell im Auslieferungszustand leider nicht zurecht. Wir haben das Radsatzinnenmass der Vor- und Nachlaufachsen sowie der hinteren beiden Tenderachsen von 7,6 auf 7,9 mm (!) erhöht, dann ging es auch geschmeidig über Arnold-Weichen.

### Fazit zum Schluss

Mit den N-Modellen der 141R hat sich Lematec in diesem Segment selbst übertroffen. Die Messlatte liegt nun wieder einmal ein gutes Stück höher, die Unterschiede



Eine Einladung zum «Augenspaziergang»:



Kurzkgekuppelter Lok-Tenderabstand und ...



... wo das Auge auch hinkommt, da findet es ...



... feinste, freistehende Leitungen und andere ...



... filigrane Details; auch am Triebwerk. Und sie ...



... sorgen fürs typische Bild: Die Windleitbleche.