

Der gesamte Zug ist sehr passgenau verglast. Die Scheiben aus klarem Kunststoff lassen den Blick ins Innere des Zuges zu. Alle Wagen sind mit einer je nach Wagenklasse unterschiedlichen Inneneinrichtung ausgerüstet. Diese ist farblich einheitlich in sehr hellem Grau gehalten. In die Form der «riesigen» Frontscheiben sind die Scheibenwischer mit eingraviert.

Jetzt wird bunt

Wie eingangs beschrieben, liessen die umfangreich gestaltete, ansprechende Farbgebung und der Druck des Kato-TGV-Lyria das Modell in der Redaktion «kleben». Alle Farben sind sehr sauber in den richtigen Farbönen aufgebracht. Die Farbtrennlinien sind dabei gestochen scharf ausgeführt. Ein im wahrsten Sinne des Wortes kleines Highlight ist der Druck in seiner Vollständigkeit und auch in seiner Qualität. So wird der Schriftzug des Herstellers «Alstom» in Blau mit rotem «o» auf silbernem Grund erst unter einer starken Lupe sichtbar. Sämtliche Schriftfelder sind berücksichtigt und laden zum genüsslichen Betrachten ein. Gleich mehrere Blicke sind die Türen der Wagen wert, die auf rotem Grund je nach Wagenklasse unterschiedlich, sehr

fein verziert sind. Alles Punkte, die bei den bisherigen TGV-Varianten, ganz zurückhaltend formuliert, eine eher untergeordnete Rolle spielten.

Fahreigenschaften

Hier ist die Erwartung an ein Kato-Modell fast traditionell hoch und wird auch im Falle TGV Lyria nicht enttäuscht. Sehr feinfühlig lässt sich das Modell nahezu ruckfrei und gleichmässig bis zur Höchstgeschwindigkeit hochregeln. Das Modell gibt dabei einen sonoren, fast vertrauten Ton von sich. Die Fahrstromaufnahme gibt dabei keinerlei Anlass zur Kritik, dafür sorgt die Kato-typische Art der Allradstromaufnahme. So kam es während des gesamten Tests nie zu ausserplanmässigen Halten. Leider sind die Radsätze des Kato-Modells nicht exakt nach den Normen der NEM gefertigt. Das Radsatzinnenmass ist etwas zu klein, Kato meint «an der unteren Grenze der Toleranz»...

Auf dem guten alten Arnold-Weichenmaterial führte das zu Entgleisungen, da die Radsätze regelrecht in die Weichen hineinfielen. Überzeugte Arnold-Fahrer können aber durch Einlegen von 1-mm-Unterlagsscheiben zwischen Achsen und Radsatz

leicht Abhilfe schaffen. Das ist auch recht fix geschehen, Sie müssen nur einen Radsatz nach dem anderen «verarzten». Wenn Sie pro Drehgestell gleich beide Radsätze entfernen, fallen Ihnen die Kontaktteile und die Achsen entgegen. Die und die Radsätze wieder ordentlich einzusetzen ist eine recht knifflige Angelegenheit und gerät so schnell zum abendfüllenden «Unterhaltungsprogramm».

Fazit

Der TGV Lyria ist ein echtes Kato-Modell: Intelligent konstruiert, sauber mit hochwertigen Materialien im «Hochlohnland» Japan gefertigt. Wer sich für das Modell entscheidet, erlebt keine unangenehmen Überraschungen, weder in der Qualität des Gebotenen noch im Fahrbetrieb auf der Anlage, selbst nach Jahren. Dass Kato in Sachen Farbgebung und Druck noch eins draufgesetzt hat, macht das Modell trotz seinem bereits etwas länger zurückliegenden Konstruktionsdatum immer noch sehr interessant. Ein ausserordentlich kluger Schachzug der Macher im weit entfernten Japan. Wir Europäer können uns dadurch aber über ein weiteres aktuelles Kato-Modell nach Schweizer Vorbild freuen. ○



TGV Lyria der SBB und der SNCF gemeinsam auf der LOKI-Testanlage unterwegs.