



Einstiegspartie eines Bpm61, die Details wurden im Druckverfahren realisiert.



Drehgestelle mit MG-Bremse und Schlingerdämpfer, auf allen Achsen sind Scheibenbremsen angebracht.



Reich detaillierte, geschlossene Schürze bei den Refitwagen.

Jetzt, nach einer sehr langen Lieferfrist, wurden die Modelle ausgeliefert. Die KMS-SBB-Personenwagen des Typs Apm/Bpm sind eine gelungene Ergänzung zu den etwas früher ausgelieferten SBB-Lokomotiven Re 6/6 und Re 4/4ⁱⁱ aus dem Hause KISS-Modellbahnen oder auch zu den Ae 6/6 von Modellbox und den Re 460 von Fulgurex und beweisen, dass ein Spur-1-Modell nicht zwangsläufig einen astronomischen Preis haben muss.

Produziert wurden die Wagen im ursprünglichen EuroCity-Grau und im neuen

schwarz-weissen Refitdesign in zwei Längenmassstäben. Die Modelle sind aus Kunststoff gefertigt, hinterlassen aber in den Händen trotzdem einen robusten Eindruck. Dank neuen Möglichkeiten in der Fertigungstechnik ist KMS in der Lage, in kleinen bis mittleren Stückzahlen Kunststofffertigung für den Modelleisenbahnbau zu realisieren. Dies ist keine Selbstverständlichkeit, da im Kunststoffmodellbau bis heute im kostenintensiven «Formenbau» gefertigt werden musste. Die Formen, um Kunststoffspritzteile zu fertigen, sind teuer.

Diese Kosten werden normalerweise über die Stückzahlen wieder wettgemacht. In der Spur 1 ist es aber nicht immer garantiert, dass die benötigten Stückzahlen für ein Projekt auch erreicht werden und der Verkauf damit kostendeckend ist. KMS kombiniert daher Formenbau und Lasertechnik und kann so das Preisniveau tiefer halten.

Ganz auf Formenbau konnte aber auch KMS nicht verzichten, so wurden Teile der Drehgestelle, die Sitze und andere Teile der Inneneinrichtung im herkömmlichen Formenbau realisiert, auch das Wagendach ist ein gespritztes Kunststoffteil. Die Seitenwände werden aus Kunststoffplatten gelasert und anschliessend gebogen. Der Umgang mit den neuen Maschinen und das Ausschöpfen von neuen Möglichkeiten war zeitintensiver, als man es im Voraus kalkulierte. Weiter musste genau beobachtet werden, wie die Konkurrenz auf die Neuankündigung aus der Viernheimer Friedrichstrasse reagieren würde. Erst dann konnte man sich auf die Produktion der Modelle konzentrieren. All dies wirkte sich negativ aus und verlängerte immer wieder die Lieferfristen.

Die Wagen wurden in zwei Längen angeboten. Als kompromisslose Modellumsetzung mit einer Länge von 825 mm und in der verkürzten Länge von 750 mm. Die verkürzten Wagen lassen sich uneingeschränkt auch mit Modellen von Märklin oder anderen Herstellern in einem Zug einreihen. Die Verkürzung ist, wenn überhaupt, im Bereich der Einstiege erkennbar. Aber auch der Kenner muss zweimal hinschauen, um dann wirklich mit Sicherheit sagen zu können, ob es sich nun um einen kurzen oder einen massstäblichen Wagen handelt. Sogar in einem gemischten Zugverband von langen und kurzen Wagen, fallen die kurzen Wagen nicht sonderlich negativ auf. Beide Versionen verfügen über eine Kurzkupplungskinematik mit einer Spur-1-kompatiblen Standardklauenkupplung. Damit fahren die Wagen auch in engen Radien optisch sehr überzeugend Puffer an Puffer.

Technisch ist das Befahren eines Mindestradii von 1020 mm möglich, auch für die unverkürzten Wagen. Die Modellkupplung lässt sich auf Wunsch samt Kinematik einfach entfernen und durch eine vorbildliche Schraubenkupplung ersetzen. Halterungen für das Anbringen von Luftschlüchten sind vorbereitet.