



Das punktgeschweißte Führerhaus mit Zurlüftzeilen.



Klebestreifen als Anschlag helfen beim Aufkleben der Messingzahlen.

kommen muss. Aber das macht das Dampf-hobby so interessant und, hat man es dann geschafft, auch so befriedigend. Einmal eingefahren zieht die Lok auf 3-m-Radien ohne Weiteres 15 und mehr Märklin-Güterwagen und fährt mit dieser Last auch selbstständig an.

Von der Detailtreue

Ich habe das Modell nicht unter dem Aspekt «vergleichen und gemessen» betrachtet. Der Begleit-K2 ist stark vereinfacht, die Funktion steht im Vordergrund. Die Be-schriftung ist sehr gelungen und macht fehlende Details zumindest teilweise wett. An der Lok selbst wird der genaue Betrachter bestimmt die eine oder andere Nieten-reihe vermissen. Auch fehlt die Türe des Werkzeugkastens auf der rechten Lokseite.

Der Kesseldurchmesser ist, vielleicht zu-gunsten eines grösseren Inhalts, aufge-rundet worden. Die Steuerung muss beim Echtdampfantrieb relativ grosse Kräfte übertragen und ist entsprechend dimensi-oniert. Das Aster-«Tigerli» stimmt sicher nicht bis ins letzte Detail, ist aber stimmig umgesetzt und macht auf der Anlage und auf dem Kaminsims gute Figur. Zudem gefällt es den Frauen. Welch ein Vorteil!

Entwicklungsmöglichkeiten

Wie (fast) jedes kommerziell hergestellte Echtdampf-Lokmodell, bietet auch das «Tigerli» Entwicklungs- und Erweiterungs-spielraum. Es gibt sicher Modellbauer, die Möglichkeiten finden werden, die Lok auch mit aufgesetztem Führerhausdach zu be-dienen, zum Beispiel mit einer Fernsteue-

itung. Gewiefte Dampftechniker werden im Zusammenspiel von Blasrohrdurchmesser und Brenner die Heizcharakteristik verändern oder die Bohrung der Achspumpe re-duzieren. Ein Umbausatz auf Gasfeuerung soll im Handel auch bereits erhältlich sein. So werden die meisten «Tigerlis» wohl mit der Zeit die Handschrift ihrer Besitzer zei-gen; auch dies eine faszinierende Seite des (Dampf-)Modellbaus.

Fazit

Ist das «Tigerli» ein Einsteigermodell? Die Frage ist nicht einfach zu beantworten. Es hängt davon ab, woher man einsteigt.

Betrachten wir zuerst die technische Seite. Der Zusammenbau der Lokomotive ohne Zusatzausführungen ist weitgehend prob-lemlös, sofern man nicht gerade zwei linke



Betriebsfertig steht sie da. Fahrwerk und Kessel mit allen für den Betrieb relevanten Teilen inklusive des Utility-Cars, aber Lok noch ohne alle Details.