

den eigentlichen Fahrtest auf die Anlage eines befreundeten Hobbykollegen ausgewichen werden, wo auch die längeren Wagen des ICE4 keinerlei Schwierigkeiten machten. Das Modell schlug sich dort ebenfalls ausgezeichnet. Mit gleich zwei angetriebenen Mittelwagen zeigte auch die zwölfteilige Garnitur keinerlei Schwächen in den Steigungen. Das KATO-Modell vermittelte stets das Gefühl, in Sachen Zugkraft absolut souverän zu sein. Die Kehrseite der Medaille ergibt allerdings eine Einschränkung für Interessenten, die ihre Anlage analog steuern. Aufgrund der Anordnung der angetriebenen Wagen in der Zugsmitte (Wagen Nr. 5 bei der sieben-teiligen Einheit, Wagen Nr. 5 und 6 bei

der zwölfteiligen Einheit) schieben in spannungslosen Halteabschnitten alle vor den angetriebenen Wagen laufenden antriebslosen Wagen am Halteabschnitt vorbei. Ein ordentlicher Einsatz ist diesbezüglich praktisch nur auf digital gesteuerten Anlagen möglich.

Mein Fazit

KATO hat mit dem ICE4 – BR 412 ein sehr ansprechendes Modell auf die N-Gleise gestellt. Der Zug überzeugt durch eine sehr durchdachte Planung und eine äußerst exakte Fertigung – KATO-like eben. Da der ICE4 nicht explizit für den europäischen Markt entwickelt wurde, muss der geneigte Hobbykollege mit einigen Besonderheiten

des internationalen Marktes leben. Mit der Entwicklung spezieller Decoder durch ZIMO haben die Importeure jedoch das Bestmögliche daraus gemacht. Das Modell wird den Digitalbahner glücklich machen, da er den Zug fast uneingeschränkt einsetzen kann, Radien grösser als 282 mm vorausgesetzt. Der Analogbahner, der dem Charme des Intercity-Expresses erliegt, muss durch Anpassungen der Anlage und gegebenenfalls des Modells für die Betriebsvoraussetzungen sorgen. Mir haben der Test und die eingehende Beschäftigung mit dem neuen KATO-Modell einen Heidenspass gemacht. Es war ein Genuss, das 160-mal verkleinerte Modell des deutschen ICE4 unter Schweizer Fahrdraht gleiten zu sehen. 

