



Charakteristisch für die «Série 1» ist, dass lange Zeit nur eine Spitzenbeleuchtung ...



... mit einer zentralen Lampe unten und einem Notsignal oben existierte.



An den filigranen Details kann man sich kaum sattsehen: Jede einzelne Niete wurde nachgebildet. Auch das Fabrikschild der diversen belgischen Hersteller ist vorbildgerecht.

Farbe wurde deckend aufgetragen, und es sind keine Staubeinschlüsse auszumachen.

Beim nachempfunden Betriebszustand von 1953/54 hat die Dampflokomotive wohl nicht mehr ganz so frisch ausgesehen, doch da dürfen sich geübte Modellbahner mit ein paar leichten Alterungsspuren versuchen. Dank der relativ glatten Kesseloberfläche (viele Leitungen werden unterhalb der Kesseloberfläche geführt) gestaltet sich dies einfacher als bei Standarddampflokomotiven mit den vielen verschnörkelten Leitungen am Kessel.

Feinste Details wurden farblich abgesetzt – so etwa die messingfarbenen Teile an den Lampen. Besonders gefällig sind die Feinheiten am aufwendig konstruierten Schleppender.

Mechanik und Fahreigenschaften

Ein absoluter Genuss ist es, die Schnellzugsdampflokomotive in den verschiedensten Fahrstufen zu beobachten. Nach wie vor gilt, dass die Dampflokomotivkonstruktion etwas vom Aufwendigsten ist, speziell im mechanischen Bereich. Die drei grossen Triebachsen wirken majestätisch, bei Schnellfahr-

ten kann man dem Antriebsgestänge kaum mehr mit dem Auge folgen. In den untersten Fahrstufen kann man jedoch jede noch so kleine Bewegung ausmachen. Die ab Werk eingestellte Höchstgeschwindigkeit wurde realistisch gewählt, auch die Anfahrtschwindigkeit. Sie lassen sich ja wie gewohnt bei den digitalen Lokomotiven an allen gängigen Digitalzentralen persönlich noch justieren. Vom Schleifer im Dreileiterbetrieb ist während der Fahrt auch nichts zu hören. Die 1.030 verfügt über einen ge-

regelten Hochleistungsantrieb im Kessel, es werden drei Achsen angetrieben.

Als Mindestradius werden von Märklin bei der Dampflokomotive 437,5 mm angegeben. Aber auch Fahrten über den Mindestradius von 360 mm (Märklin R1) verliefen bei unserem Versuch problemlos. Dabei sollte aber der einstellbare Kupplungsabstand zwischen Lok und Schleppender auf die maximale Länge ausgefahren werden. Bei Radien über 500 mm kann der Kupplungsabstand verkürzt werden. Einzig beim Einsatz von Drehscheiben in den Modellbahnbetriebswerken dürfte es beim einen oder anderen Bautyp mit der Loklänge von stattlichen 28,4 cm zu Problemen kommen. Ein weiteres Highlight stellen sicher auch die beiden Kamine (eine Seltenheit) dar, die beim Einsatz des integrierten Rauchgenerators besonders viel Rauch ausstossen.

Elektronik

Nicht nur bei der Feinmechanik ist Märklin beeindruckend, auch bei den umfangreichen schaltbaren Funktionen bei der SNCB 1.030. Ganze 22 Licht- und Geräuschfunktionen lassen sich schalten. Wer da noch mit der Märklin Control Unit oder der Mobile Station fährt, kommt kaum in den herrlichen Genuss von Sound – es lassen sich auch nicht mehr alle Lichtfunktionen schalten. Besitzer ab der Central Station 2 haben die Möglichkeit, alle Funktionen zu schalten, unter der Beachtung, dass das Software-Update 3.55 bzw. 4.2 installiert wurde.

Ich konnte noch nicht viele Sound-Lokomotiven testen, bei denen ich beim Lokpfeif so tief beeindruckt war wie bei der SNCB «Série 1». Einfach wie Musik in den Ohren, diese Akustik! Auch der Fahrsound ist absolut realistisch und zur grossen



Bei der Ansicht von oben erkennt man, wie aerodynamisch die Dampflokomotive gebaut wurde.