

was zu grosszügig. Nicht dass die tadellose Fahrstromaufnahme des Modells und die integrierten Energiespeicher das nicht mitmachen würden. Trotzdem habe ich die entsprechenden Werte meinen persönlichen Bedürfnissen nach unten angepasst, um sie den übrigen anzugeleichen.

Mein Fazit

Wir haben LOKI-intern lange diskutiert, ob wir dieses überarbeitete KATO-Modell in diesem ausführlichen Rahmen überhaupt vorstellen möchten. Letztendlich hat sich die Meinung durchgesetzt, dass die sensible, aber dennoch sehr wirkungsvolle Überar-

beitung des Modells es sehr wohl verdient, näher beleuchtet zu werden. Für sich allein betrachtet steht da ein frisches, durchaus den heutigen Marktanforderungen entsprechendes N-Modell vor einem auf dem Tisch. Andererseits vertragen sich die modernisierten Loks noch sehr gut mit ihren Vorgängern. Eine grossartige Gratwanderung ist KATO da gelungen. Auch das Fehlen einer wie auch immer gearteten Digitalschnittstelle wurde, meiner Meinung nach, mit dem Angebot einer perfekt massgeschneiderten Austauschplatine sehr gut gelöst. Wir europäische Langnasen dürfen nicht vergessen, Japan ist weit weg, der europäische Markt spielt dort eher eine untergeordnete Rolle. Den Hauptumsatz macht KATO in Märkten, in denen unsere NEM absolut keine Rolle spielt. Dennoch betrachte ich die aktuellen Re 6/6 und Re 620 als sehr willkommene Bereicherung des Marktes für N-Modelle nach Schweizer Vorbild. Dies speziell im Hinblick darauf, dass KATO der einzige Hersteller ist, der sich dieser wichtigen Schweizer Lokfamilie angenommen hat.



Direkter Vergleich zwischen der aktuellen Serie und der letzten Auflage des KATO-N-Modells.



So kennt und schätzt man sie bis heute: die Re 620 029 «Interlaken» vor einem langen, schweren Güterzug aus modernen Silowagen (NME-Modelle).