

■ Die Lokalbahn-Tenderlok der bayerischen Gattung ML 2/2 als HO-Modell von Weinert

## Bayerisches Glaskastl



**Weinert Modellbau liefert mit diesem kleinen B-Kuppler seinen zweiten HO-Bausatz einer bayerischen Lokgattung aus.**

**W**einert hat vor wenigen Wochen ein weiteres Dampflok-Modell nach bayerischem Vorbild ausgeliefert. Mit der ML 2/2 erschien die 1:87-Umsetzung der bekannten Lokalbahn-Dampflok mit zwei Kuppelradsätzen und Blindwelle. Diese auch als Motorlokomotiven bezeichneten Vorbilder bot bislang noch kein Hersteller als HO-Modell an. Die urige Dampflok passt nur auf Epoche-1-Anlagen mit bayerischem Bezug und natürlich in jede Sammler-Vitrine.

### Das Vorbild

1905 wurden durch die Lokomotivfabrik Krauss & Cie. die ersten so genannten Motorlokomotiven für die Bayerische Staatsbahn gebaut. Die drei Loks erhielten die Betriebsnummern 4501–4503 und wurden später als „Urglaskasten“ bezeichnet. Bemerkenswert für die damalige Zeit war, dass die Maschinen ein Heißdampftriebwerk erhielten. Die beiden Zylinder mit Heusingersteuerung waren im Rahmen angeordnet, was die Wartung erschwerte. Der Kessel war größtenteils vom Führerhaus umbaut, und dieses bot damit dem Lok-

führer einen warmen, geschützten Arbeitsplatz. Die Beschickung des Kessels erfolgte durch eine halb selbsttätige Schüttfeuerung. Sie wurde über ein Gestänge und ein Kegelgetriebe gesteuert. Dieser ersten Version vom „Urglaskasten“ folgte 1906 eine zweite Bauserie von ebenfalls drei Maschinen, die über einen größeren Kohlevorratsbehälter verfügten. Aus den Erfahrungen mit diesen Loks entstanden ab 1908 die bekannten bayerischen „Glaskästen“ mit den Betriebsnummern 4507–4535, die über ein außenliegendes Triebwerk und vereinfachte Vorbauten verfügten. Einige dieser Maschinen kamen sogar noch zur DB. Mit 98 307 ist ein Exemplar dem Schneidbrenner entgangen und im Verkehrsmuseum Nürnberg ausgestellt.

### ML 2/2-Komplettbausatz

Lieferbar ist der Weinert-Bausatz zu je 323 € unter den Artikelnummern 4290/-91 mit Radsätzen nach NEM oder RP25-Norm. Bodenplatte, Pufferbohlen und Lokaufbauten bestehen aus Weißmetall. Die Detaillierungsteile von Fahrwerk und Lokgehäuse sind aus Messingguss. Das Fahrwerk besteht aus einem bereits gebogenen Bronzeblechrahmen, der seitlich mit geätzten Blechen versehen wird, die die Nietimitationen der Rahmenwangen nachbilden. Die filigranen Neusilber-Radsätze werden mit beweglichen Lagersteinen in

den Rahmen eingelegt. Winzige Federn drücken die Lagersteine der Radsätze nach unten und sorgen für eine zuverlässige Allradauflage. Das Getriebe mit dem Faulhaber-Motor und einer Schwungmasse wird werkseitig komplett montiert geliefert und treibt über ein Schneckengetriebe einen Kuppelradsatz über Zahnräder an. Die Blindwelle und der zweite Radsatz werden über die Metallkuppelstangen angetrieben. Die neunseitige Bauanleitung beschreibt ausführlich den Zusammenbau des Modells. Da kein Foto des Vorbildes beiliegt, sollte man auf jeden Fall entsprechende Lektüre hinzuziehen, Empfehlenswert ist die schon 1987 im Merker Verlag erschienene Broschüre „Der Glaskasten“.

### Ein Bausatz für den Einstieg

Die Passgenauigkeit der Weinert-Bausätze ist hinlänglich bekannt. Auch dieser Bausatz bereitet bei der Montage keine großen Schwierigkeiten. Einige Bauschritte sind aber nicht eindeutig beschrieben: So sollten beim Zusammenfügen des Gehäuses erst die Seitenwände geklebt werden und danach erst die beiden Weißmetallgewichte eingeklebt werden – zu leicht werden die Gewichte sonst nicht richtig positioniert. Nicht schön ist, dass auf der Rückseite der Lok die Übergänge aus Weißmetall angeformt sind. Auf den Konstruktionszeichnungen ist das auch so, aber auf allen

Vorbildfotos ist nur der Handlauf zu sehen. Weinert empfiehlt selbst, die Übergänge abzusägen, was aber leicht zu Beschädigungen des Gehäuses führen kann. Der vor über 25 Jahren angebotene M+F-Bausatz hatte schon denselben Fehler.

Beim Zusammenbau von Fahrwerk und Gehäuse hakt es auch; hier muss folgendermaßen vorgegangen werden: Motor mit Getriebe in das Fahrwerk einpassen, aber nicht festschrauben. Dann Bodenplatte bei schräggelstem Antrieb aufs Fahrwerk schieben. Danach Antrieb in die richtige Lage bringen und festschrauben. Zuletzt Fahrwerk an die Bodenplatte schrauben.

## Geändertes Fahrwerk

Der Rahmen kann geklebt oder gelötet werden. Ich habe die Rahmenwangen nur an den Fronten verlötet, ansonsten wurde alles mit Sekundenkleber verleimt. Weinert empfiehlt die Abfederung auch des Treibradsatzes. Das funktioniert aber nicht, da der Radsatz beim Anfahren durch das Zahnrad aufsteigt und die Lok dann hakelig losfährt. Der Radsatz sollte also in eingefederter Position im Rahmen festgeklebt oder besser durch zwei 0,8 mm starke Messingstücke fixiert werden,

die auf das Rahmenabdeckblech geklebt werden und die Lagersteine herunterdrücken. Sorgfalt ist bei der Justierung der drei Stromabnehmerbleche vonnöten, sonst verhaken sie leicht an den Radsätzen.

Nach der Kuppelstangenmontage sollte das Modell ausgeglichen von langsamer Kriechfahrt bis zu vorbildgerechter Höchstgeschwindigkeit laufen. Die Schwungmasse ist klein, sorgt aber durch den Faulhaber-Motor und das gute Getriebe für befriedigenden Auslauf bei Stromunterbrechung. Der Antriebsblock mit Schwungmasse wird durch den Kessel kaschiert. Das Führerhaus bietet einen freien Ein- und Durchblick. Die detaillierte Nachbildung der Kessel details wird noch durch kleine farbliche Akzente beim Lackieren herausgehoben. Auf Grund des hohen Eigengewichtes zieht die Lok problemlos vorbildgerechte Züge aus wenigen Wagen. Betriebsbahner können Kupplungshaken für Bügelkupplungen in die Pufferbohlen einschieben.

## Die Farbgebung macht's

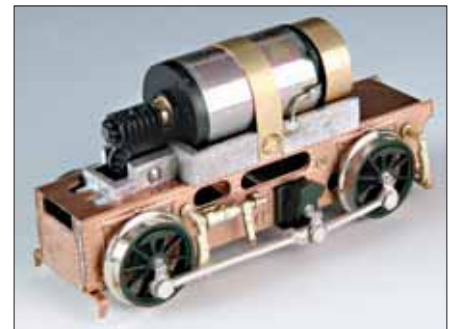
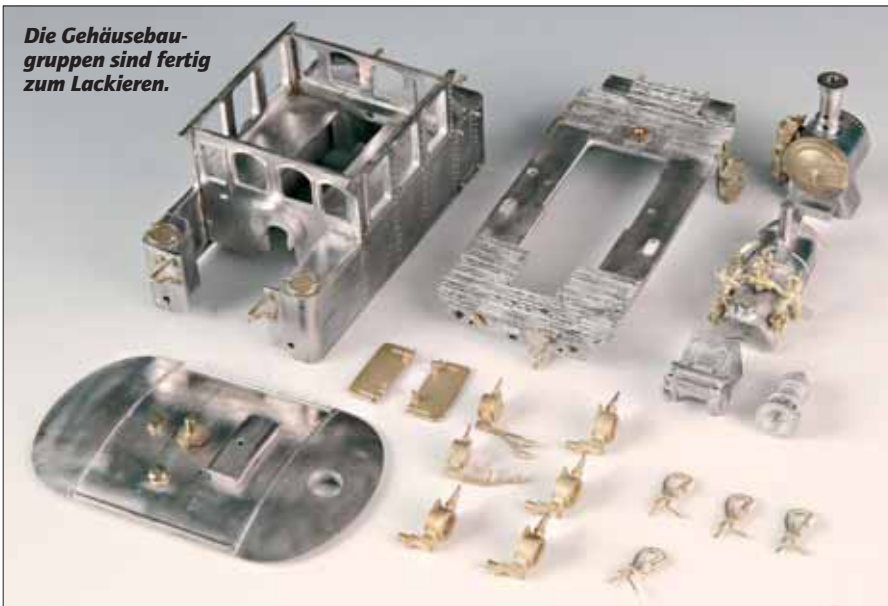
Spritzlackiert wurde das Modell mit Grundierung und Acryl-Farben von Weinert. Mein Modell soll

lediglich die Vitrine zieren, weshalb Loklaternen, Pfeife und Wasserhähne messingfarben belassen wurden. Das Lokgehäuse wurde in dunklem Grün lackiert, der Führerstand innen hellgrau. Der Boden vor Rauchkammer und Feuerbüchse bekam einen hellen, holzfarbenen Anstrich.

Nach dem Lackieren wurde die Beschilderung aus geätzten Blechen angeklebt. Abschließend erhielt die Lokomotive eine seidenmatte Klarlackschicht. Nach vollständigem Aushärten der Farbe erfolgte am nächsten Tag das Einsetzen der Fenster und Lampengläser. Sie wurden mit wenigen Tropfen Klarlack fixiert. Erst danach wurde das Führerhausdach aufgesetzt. Die Kuppelstangen erhalten einen realistischeren Stahlglanz, indem man sie in Messingbrünie rung einlegt und nach dem Trocknen mit Messingbürste und Glashaarpinsel reinigt.

Im Fazit kann man feststellen, dass dieser Bausatz ein Objekt ist, das auch für Lokbausatz-Anfänger geeignet ist. Die investierte Zeit wird mit einem reich detaillierten und originellen Triebfahrzeug-Modell belohnt. Die sehr guten Fahreigenschaften sorgen für ungetrübte Freude an dieser Lok auch im Anlageneinsatz. *Jürgen Gottwald*

**Die Gehäusebaugruppen sind fertig zum Lackieren.**



▲ **Motor und Getriebe werden von Weinert bereits montiert geliefert.**

▼ ▶ **Treibradsatz und Blindwelle werden ungefedert montiert, wofür 0,8-mm-Klötzchen die Treibachse in den Lagern fixieren.**



**Das Einsetzen des Antriebsblocks in die Bodenplatte ist ein wenig heikel, was im Haupttext erläutert wird.**

