■ Dampfkran in Nenngröße 1 von Spur1-Exklusiv

Gigantisch weit ausgelegt

Den 90-Tonnen-Ardelt-Dampfkran gibt es jetzt im Maßstab 1:32 als edles Kleinserien-Messingmodell. Es hat nicht weniger als elf Digitalfunktionen, darunter auch Sound und Rauch und selbstredend alle Bewegungsfunktionen

Mit dem digital gesteuerten Dampfkranmodell ist es möglich, auch schwere Lasten wie die 1,9 Kilogramm wiegende Märklin-Baureihe 80 in 1:32 anzuheben. Rechts im Bild der optional erhältliche Wasserwagen

Beim Dampfkran von Spur1-Exklusiv aus Dreieich bei Frankfurt am Main ist einfach alles gigantisch. Das beginnt bei der 33 mal 95 mal 20 Zentimeter großen, purpurrot lackierten Holzkiste aus zwölf Millimeter dicken Multiplex-Platten und mit Samt-verkleideten Schaumstoff-Polstern. An ihren Enden befinden sich schwere Messing-Klappgriffe zum Transport, den man sich nicht allein zumuten sollte, denn samt Inhalt wiegt die Kiste knapp 23 Kilogramm! Wahlweise kann das Set in der hier getesteten Epoche-III-Ausführung geordert werden oder als grauer DRG-Zug.

Set aus vier Wagen

Bereits beim Auspacken des für 6.950 Euro lieferbaren Kranzuges wird offensichtlich, dass Matthias Martin, Inhaber von Spur1-Exklusiv, großen Wert auf solide Verarbeitung und feinste Details gelegt hat. Nahezu alles ist bei diesem Handarbeitsmodell aus Messing. Zur Inbetriebnahme sollte man zunächst den 36 Zentimeter langen Kranschutzwagen „Nürnberg 6722“ aus der Holzkiste entnehmen. Er hat einen Echtholzboden mit gelaserter Holzmaserung, einen verschiebbaren Stützbock für den Kranausleger und eine ebenfalls verschiebbare, pultförmige Auflage für den Haupthaken. Die Zettelkästen haben ein aufklappbares Gitter, und darunter klebt ein Laufzettel. Der Kranschutzwagen hat – wie alle anderen Wagen – Federpuffer, detaillierte Schraubenkupplungen und flexible Bremsschläuche mit filigranem Schlauchbinder und einem feinst detaillierten Anschlusskopf. Für den Einsatz mit Schraubenkupplungen wird ein Mindest-Gleisradius von 1.715 Millimetern genannt. Das Set kann auf Radien ab 1.020 Millimetern eingesetzt werden. Hierfür sind Kuppelstangen als Zubehör lieferbar, und das erforderliche Lichtraumprofil muss sorgfältig gecheckt werden. Nach dem Kranschutzwagen wird der eigentliche Kranwagen aufgegleist. Er wiegt stattliche 4,8 Kilogramm und sollte nicht an den Puf-

Bestandteile des DB-Dampfkran-Zuges von Spur1-Exklusiv

Wagentyp	Betriebsnummer	LüP in mm	Rev.-Datum	Gewicht in g
Kranwagen	Nürnberg 6700	327	2.7.1957	4.800*)
Kranschutzwagen	Nürnberg 6721	253	15.7.1957	775
Kranschutzwagen	Nürnberg 6722	360	13.7.1957	825
Gegengewichtswagen	Nürnberg 6718	291	4.7.1957	1.200*)
Wasserwagen (optional)	Nürnberg 6728	275	13.7.1957	730

*) hinzu kommen am Kran oder auf dem Gegengewichtswagen 2 x 955 Gramm für die Gegengewichte

fern angehoben werden, weil sie vorbildgerecht beweglich sind und sich deshalb nach Entfernung des Sicherungssplintes seitlich wegklappen lassen. Auch die Schwenkstützarme sind beweglich. Sie werden mit 60 Millimeter langen Sicherungsstangen fixiert. Für die Lagerung der herausdrehbaren Stützfüße liegen acht Metallbodenplatten und rund 50 unterschiedlich hohe Holzbohlen bei.

Obendrein müssen vor der Inbetriebnahme die je 955 Gramm schweren Gegengewichte am Kran angebracht werden. Ist das erledigt, kann der 635 Millimeter lange Ausleger mittels Motor auf etwas mehr als 70 Grad Neigung hochgezogen werden. Als Antrieb dient ein Faulhaber-Motor – ebenso für den Haupthaken, den Hilfshaken, die Kran-

» Fünf Faulhaber-Motoren und ein ESU-Sound-Decoder sorgen für einen realitätsnahen Betrieb

hausdrehung und den Hilfsmotor zur Positionsveränderung des Krans. Bei 45 Grad hat der Haupthaken eine Reichweite von etwa 47 Zentimetern ab dem Kranhaus-Drehpunkt. Der Kran hob im Test je nach Winkel bis zu 3,5 Kilogramm. Schön ist, dass nicht nur das Führerhaus eine schaltbare Innenbeleuchtung hat, auch am Ausleger sind drei schaltbare Schirmlampen installiert.

Effektvolle Decoder-Funktionen

An Bord des Krans ist ein ESU-Decoder Loksound-4.0XL mit Energiepuffer, der neben Motorola auch das Märklin-mfx-Protokoll und den DCC-Standard samt RailCom unterstützt. Zusätzlich sorgt er für betriebssynchrone Geräusche, einen Dampfpfiff und Qualm aus dem getakteten Rauchentwickler samt Miniaturgebläse. Der Haupthaken des Krans kann rund 100 Zentimeter abgesenkt werden. Bei höchster Geschwindigkeit dauert das 130 Sekunden. Zwischen Kran und langem Kranschutzwagen wird der 253 Millimeter kurze Kranschutzwagen „Nürnberg 6721“ eingefügt. Er hat Aufbewahrungsbereiche für diverses Material wie Unterleg-Holzbohlen und den Kaminaufsatz, der zur Simulation der Anheizphase aufgesetzt werden kann. Unter dem Echtholzboden befindet sich zwischen den Radsätzen eine 63 Millimeter breite Ablage, auf der acht Bodenplatten für die Stützen Platz haben.

Sehr liebevoll ausgestattet wurde auch der Wagen „Nürnberg 6718“. Er ist 290 Millimeter lang und wiegt 1.200 Gramm. Auf seinen massiven Seitenwänden nebst Schwenkverlängerungen können die verschiebbaren Auflagen für die Kran-Gegengewichte gerollt und so vorbildgerecht nebst Gegengewichten an die Kranhaus-Rückwand herangefahren werden. Außerdem lassen sich die Puffer und Stützfüße herunterklappen. Wer den Transport der Gegengewichte realistisch in Szene setzen will, kann sie dank Verzurrösen im Boden des Gegengewichtswagens mit Seilen sichern.

Zur Komplettierung des Sets hat Spur1-Exklusiv noch einen Wasserwagen auf Basis eines nachbearbeiteten und umbeschrifteten Kesselwagens der Firma Kiss in kleiner Auflage realisiert. Dieser Wagen mit der Betriebsnummer „Nürnberg 6728“ wiegt 730 Gramm und kann für 485 Euro geordert werden. Schließlich wurden ein paar ebenfalls aus Messing gefertigte Wannentender für den vor-

Das Vorbild als Vorbild

Dampfende Lastenträger der Eisenbahn

Der Dampfkran Bauart 059 Ardelt 90 t wurde nur viermal gebaut: je zwei 1937 bzw. 1944. Das Vorbild des getesteten Exemplars mit der Epoche-III-Betriebsnummer „Nürnberg 6700“ war in Würzburg stationiert, wog über 100 Tonnen und wurde 1944 in Eberswalde gefertigt. Laut Fachliteratur war der Kran zur Reichsbahn-Zeit mit der Betriebsnummer „Nür 700 222“ unterwegs und während der Epoche IV mit der Fahrzeugnummer 30 80 974 0 040-9 auf DB-Gleisen im Einsatz. Am Haupthaken konnte der Kran bei acht Metern Ausladung bis zu 90 Tonnen heben und am Hilfshaken bei 18 Metern Ausladung 20 Tonnen. Im Einsatz war dieses Exemplar des Dampfkrans bis zum Jahre 1978. Das links zu sehende Foto stammt von einem Brückenabriss-Einsatz am 30. Oktober 1973 am Bahnhof von Villingen. *PP*

Klaus Weigel/Slg. Jürgen Lehmann

Das Dampfkranset von Spur1-Exklusiv ist in der Grundversion 1,23 Meter lang und wiegt neuneinhalb Kilogramm. Neben dem eigentlichen Kranwagen werden zwei Schutz- und ein Gegengewichtswagen mitgeliefert
Peter Pernsteiner (8)

Die Stützarme des Dampfkrans lassen sich herausschwenken und mit beiliegenden Sicherungsstangen nebst Splinten arretieren. Dann können die Stützfüße herausgedreht und mit den Bodenplatten und Holzbohlen unterfüttert werden

2

5

Der Kranwagen „Nürnberg 6700" nebst Ausleger wiegt bereits ohne die Gegengewichte knapp fünf Kilogramm. Die im Original jeweils 28 Tonnen wiegenden Gegengewichte kann man wie beim Vorbild auf rollenden Schlitten an den Kran heranschieben und am Kranhaus fixieren

Der Schlotaufsatz wird – wie beim Vorbild – nur während der Anheizphase aufgesteckt. Für realistischen, betriebszustandsabhängigen Qualm sorgt ein dynamischer Rauchentwickler von ESU, der es bei allen Arbeiten qualmen lässt

1

bildgerechten Einsatz im Kranwagenset produziert, die jeweils 1.950 Euro kosten.

Im Fazit betrachtet, ist dieser Kranzug ein faszinierendes und fein detailliertes Modell mit hohem Betriebsspaß-Faktor. Schade nur, dass es fast ausverkauft ist. Doch das Nachfragen beim Hersteller nach Restmodellen lohnt, wie uns der Chef, Matthias Martin, versicherte. *Peter Pernsteiner*

3

Blick ins Innere mit den Seiltrommeln und Umlenkrollen für den Kranausleger; der Haupthaken kann beispielsweise bei 60-Grad-Stellung des Auslegers bis etwa 60 Zentimeter unter Gleishöhe abgesenkt werden, um auch Lasten aus tieferen Bereichen heben zu können

Beeindruckend ist die gebotene Detailtreue bei der Beschriftung von Kranhaus, Kranarm, Gegengewichten, Waggon-Revisionsdaten und vielen weiteren Aufdrucken, die auch bei näherer Betrachtung überzeugen

4