



Perfekt für Epoche-III-Anlagen: Das Vorbild des neuen Kres-Modells, 137 331, war bis Mitte der 1960er-Jahre im Dresdner Raum unterwegs.

Da ist er, der zweiteilige Stettiner für die Nenngröße TT. Der sächsische Hersteller Kres stellte dem MEB eines der ersten Serienmodelle zur Verfügung. Ob die Neuheit zu überzeugen vermag, sollte sich im MEB-Test zeigen.

# Tabletop-Stettiner

Er macht einem die Entscheidung nicht leicht, der neue Kres-Triebwagen der Bauart Stettin: Vitrinenmodell oder Fahrmodell? Das Zurüsten der beiliegenden Aufstiege, Tritte und Kästen seitlich am Rahmen wäre für den Anlagenbetrieb tabu, denn anschließend würde der Zug mangels Bogenläufigkeit entgleisen.

Soll das Modell aber im Fahrbetrieb verwendet werden, und das wird bei den meisten TT-Bahnen der Fall sein, so entfällt jegliche Zurüstung: An den Stirnseiten –

zweifelloso die Blickfänge des Zuges – sind bereits alle Details wie Zughaken, Brems- und E-Kupplungen sowie Bahnräume angebracht. Sollen zusätzliche Fahrzeuge angehängt werden, etwa ein Beiwagen

## Hohe Maßstabstreue und sehr präzise Farbgebung

oder eine Abschlepplokomotive, so ist der jeweilige Bahnraum gegen die beiliegende NEM-Kupplungsaufnahme auszuwechseln. Möchte man Figuren einsetzen,

so ist dies einfach durch das Abnehmen der Fahrzeugdächer möglich. Anschließend sind nur noch jeweils drei Montageelemente der Beleuchtungsplatinen aus ihren Halterungen zu schieben, schon liegt das Innere offen. Werkzeug ist dazu nicht erforderlich. Überhaupt ist der fast komplett gesteckte Aufbau interessant, lediglich die drei antriebslosen Drehgestelle sind mit jeweils einer kleinen Schraube befestigt. Der Vorteil: Es kann einfacher lackiert werden und der Zugang zum Inneren des Modells ist anwenderfreundlich.



Die Steckkupplung zwischen den beiden Wagen des Triebzuges ermöglicht ein einfaches und komplikationsfreies Kuppeln.



Mit zahlreichen Ansetzteilen und einer präzisen Bedruckung kann der VT im Test punkten. Der Motor verbirgt sich im Postabteil.

Maßstäblichkeit und Detaillierung lassen keine Wünsche offen. Beim Betrachten von Fotos des Modells entsteht sogar fast der Eindruck, man habe den Maßstab 1:87 vor sich und nicht TT. Sind die wichtigsten Maße einmal in den Maßstab übertragen und am Modell überprüft, zeigt sich die hohe Maßstabstreue des Kres-Modells: Alles passt zehntelgenau. Zwar hält sich die Anzahl separat angebrachter Details an einem solchen Triebwagen in Grenzen, dennoch sind am TT-Stettiner etliche Ansetzteile vorhanden. Abgesehen von den bereits beschriebenen Stirnseitendetails sind dies alle Griffstangen, die Dachlüfter, die Faltenbälge, die Toilettenfallrohre sowie einige Leitungen am Rahmen.

Farbgebung und Bedruckung des Modells hinterlassen einen hervorragenden Eindruck. Die für DRG-Triebwagen so markanten Zierstreifen sind in ihrer Exaktheit wohl kaum zu übertreffen. Fehler waren am Testmodell auch mit der Lupe nicht zu finden. Die Beschriftung ist ebenfalls sehr präzise aufgebracht und mit der Lupe gut lesbar. Auch die feinen Fensterrahmen in metallischem Silber überzeugen.

Lobenswert ist weiterhin die gute Vorbildrecherche. So sind die Lampenringe nicht etwa einem unlackierten Original nachempfunden: Vorbildfotos zeigen an dem nachgebildeten Triebzug 137 331 rot lackierte Ringe. Und ebensolche finden sich auch am Modell wieder. Ein Kritikpunkt sind vielleicht die nur aufgedruckten Scheibenwischer und die Zahlen der 1. und 2. Klasse, die eigentlich erhaben sein müssten, jedoch kann man dazu unterschiedlicher Meinung sein. Denn gerade solche Feinheiten wirken schnell überdimensioniert, sobald versucht wird, sie plastisch darzustellen.

Für den Einsatz auf der Modellbahnanlage sind die beiden Triebzugteile aus der Schaumstoffpolsterung der Verpackung zu nehmen, auf ein gerades Gleis zu stellen und sodann mit etwas Druck zusammenzustecken. Das funktioniert passgenau und ohne großes Gefummel. Sollen die beiden Wagen wieder getrennt werden, ist auch das sehr einfach. Eingefahren ist das Modell der Anleitung zufolge bereits. Der getesteten Version mit fest eingebautem „FlexDec“-Decoder, einer Eigenentwicklung von Kres, liegt neben der Anleitung eine sehr umfangreiche Dokumentation des Decoders bei. Kein Wunder, denn des-



Die Stirnseiten kommen bereits voll zurüstet. Die Beleuchtung des Führerstandes erlischt bei Fahrt automatisch.

sen Funktionsvielfalt ist groß: Geboten werden beispielsweise 24 getrennt schaltbare und einzeln dimmbare Lichtausgänge, eine automatische Abschaltung der

## Viele Lichtfunktionen, LED einzeln angesteuert

Führerstandsbeleuchtung bei Fahrt mit einstellbarem Zeitfenster für das Wiedereinschalten bei Halt oder zufallsgesteuerte Toiletten- und Raumbeleuchtung (vom Benutzer per CV aktivierbar). Ab Werk kommt der Stettiner mit fahrtrichtungsabhängiger Signalbeleuchtung der Stirnseiten, Abblendfunktion, Innenbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung bei Fahrt, schaltbarem Schlussignal, Rangierlicht Fz 1 und Falschfahrtsignal Zg2b. Wer statt zweier weißer Laternen des Rangiersignals pro Stirnseite nur eine Laterne leuchten lassen möchte (ebenfalls vorschriftskonform), kann das per CV 15, 38 und 132 entsprechend konfigurieren.

## STECKBRIEF

- Hersteller: Kres
- Bestellnummer: 1383D
- Rahmen/Gehäuse: Kunststoff
- Antrieb: Vom Fünfpol-Motor über Schneckengetriebe auf zwei Radsätze
- Haftreifen: Vier
- $V_{\max}$ : 94 km/h (FS 28)
- $V_{\max}$  Vorbild: 90 km/h in FS 27
- $V_{\min}$ : < 1 km/h (FS 1)
- Mindestradius: 286 Millimeter
- Gewicht: 142 Gramm
- Beleuchtung: Spitzen-/Schlusslichtwechsel und viele weitere Funktionen
- Decoder: Kres-„FlexDec“
- Preis: 337 Euro (UVP)

Die Fahreigenschaften der Kres-Neuheit sind als ausgewogen zu bezeichnen. Kaum merklich setzt sich unser VT in der Fahrstufe 1 in Bewegung und erreicht mit Werkseinstellungen eine vorbildgetreue Geschwindigkeit von umgerechnet gut 90 km/h. Das Antriebsgeräusch von Motor und Getriebe ist deutlich hörbar, aufgrund einer gewissen rauen Charakteristik aber durchaus zu einem VT passend und in der Lautstärke keinesfalls störend.

Neben der getesteten einfachen Digitalvariante ohne Sound ist für 299 Euro (UVP) auch ein Analogmodell mit sechspoliger Schnittstelle nach NEM 651 erhältlich. Eine Soundvariante wird ebenso angeboten, diese kostet 465 Euro (UVP). Im Gespräch ließ Kres-Geschäftsführer Uwe Köstel eine hohe Nachfrage nach dem Stettiner erkennen. Eine zweite Serie sei jedoch bereits in Vorbereitung, so dass es zumindest bis Ende des Jahres 2016 eher nicht oder nur temporär zu Lieferengpässen kommen werde. □ Olaf Haensch



Nach dem Abheben von Dach und Platine ist der Innenraum zugänglich. Beim Analogmodell sitzt die Schnittstelle auf dieser Platine. Bei Digitalversionen ist der Decoder fest eingebaut.

FOTOS: RAINER ALBRECHT