

# Die „Bergkönigin“ aus Nürnberg



## Die preußische T 20 als H0-Modell von Fleischmann



Besonders in der Seitenansicht fallen die niedrigen Spurkränze positiv ins Auge – bravo Fleischmann!



Die bullige Front der „Bergkönigin“ hat Fleischmann perfekt getroffen. Wie bei Fleischmann üblich, fehlen allerdings Zerstücker wie Bremsschläuche und Kolbenstangenschutzrohre. Die Beleuchtung erfolgt übrigens mit warmweißen LED! An beiden Enden der Lok gibt es Kurzkupplungskulissen mit NEM-Kupplungsaufnahme.

Alle Modellaufnahmen: jsk

Besonders auf den Rampen deutscher Mittelgebirge war die „Bergkönigin“ ganz in ihrem Revier – war sie doch von der DRG als Ablösung alter Zahnradlokomotiven bzw. als Schiebelok beschafft worden. Fleischmann hat die Lok nun – gerade noch rechtzeitig zum Weihnachtsgeschäft 2007 – als Modell auf den Markt gebracht. Wir haben es uns einmal genauer angesehen.

### Technische Daten, Messwerte

Grobe Maßabweichungen bei der Umsetzung ins Modell konnten wir nicht entdecken. Hier jedoch die wichtigsten Maße des Modells:

	1:87	Modell
Länge über Puffer:	173,6 mm	173,6 mm
Gesamthöhe über SO:	52,3 mm	52,4 mm
Kuppelraddurchmesser:	16,1 mm	16,0 mm
Laufzaddurchmesser:	9,8 mm	9,8 mm
Spurkranzhöhe:		0,8 mm
Spurkranzbreite:		0,9 mm
Radbreite:		2,8 mm

Gewicht:		278 g
Anfahrsgeschwindigkeit (bei 1,5 V):		ca. 5 km/h
Höchstgeschwindigkeit (bei 12 V):		70 km/h
Auslauf aus V <sub>max</sub> :		ca. 20 cm

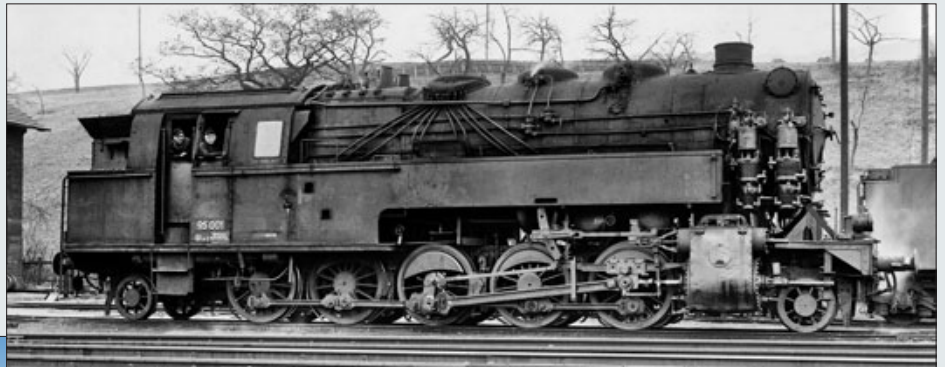
UVP.: Gleichstromversion: 269,95 €, AC: 309,95 €





Oben: Vorbildgerecht hat Fleischmann die Lok mit zwei Luftpumpen ausgestattet. Beachtenswert ist auch das Leitungsgeflecht am Kessel, das aus einem einzigen Spritzling besteht und sehr realistisch wiedergegeben wurde. Die auf der Pufferbohle montierten Lampen sind allerdings etwas zu tief und passen nicht so recht zum guten Erscheinungsbild des Modells.

Rechts: Am 11. März 1950 steht 95 001 vor dem Lokschuppen in Heigenbrücken an der Spessarttrampe. Auf der Aufnahme von Carl Bellingrodt ist zu erkennen, dass der Oberflächenvorwärmer bei dieser Maschine vor dem Schornstein sitzt. Bei den anderen Loks war er unter dem Kessel angeordnet. Slg. Wenzel



Die Rückseite der Lok zeigt die vorbildgerecht aufgesetzten Bretter auf dem Kohlenkasten, die dessen Fassungsvermögen vergrößerten.

### Vorbildgerecht bullige Optik

Unser erster (freudig erstaunter) Blick beim Auspacken des Modells fiel auf das Fahrwerk der 95er. Hier überrascht Fleischmann die Modellbahner nämlich mit nur 0,8 mm hohen Spurkränzen. Schon diese 0,2 mm an eingespartem Metall verhelfen dem Modell zu einer deutlich vorbildgerechteren Optik als der bei H0-Fahrzeugen mit 1 mm hohen Spurkränzen.

Die Kesselpartie ist sehr detailliert wiedergegeben, fast alle Details stehen frei – selbst die Griffstangen an den Wasserkästen. Diese sind jedoch nur aus Kunststoff und

verbiegen entsprechend leicht. Stahldraht wäre hier besser gewesen. Die Handläufe an der Rauchkammertür wurden angespritzt. Auch die Windabweiser am Führerhaus sind keine extra angesetzten Teile und damit undurchsichtig.

### Perfekt durchdachte Technik

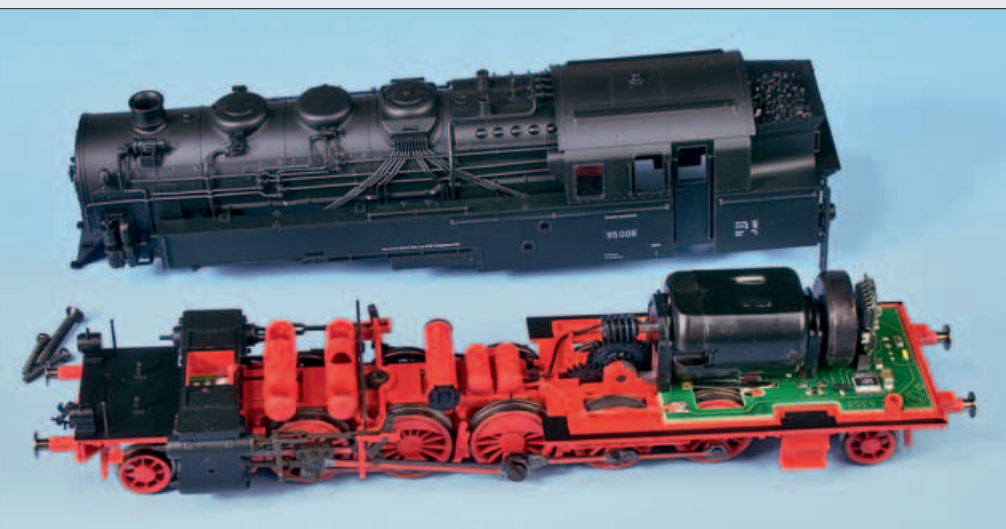
Der Antrieb des Modells erfolgt über einen wartungsfreundlich angeordneten Motor mit großer, schwarz vernickelter Schwungmasse. Das Getriebe besteht aus Kunststoffzahnradern und gibt im Fahrbetrieb ein leicht sin-





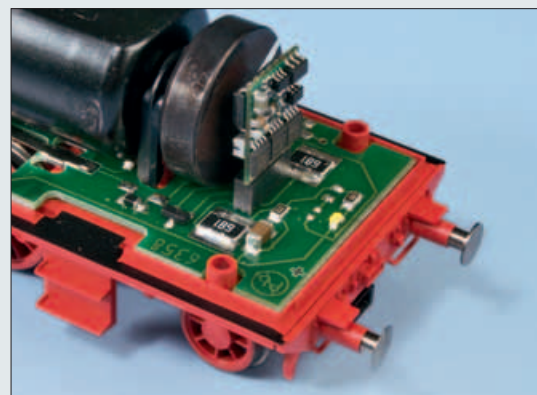


Die Steuerung des Modells ist – wie bei Fleischmann üblich – perfekt nachgebildet und in einer Mischbauweise aus Kunststoff und gestanzten Blechteilen hergestellt. Auch die Verbindungsrohre zwischen den beiden Wasserkästen hat Fleischmann nicht vergessen.



Oben: Wie überhaupt die gesamte Modellkonstruktion der 95er, ist vor allem die Technik des Modells perfekt durchdacht. Sie darf von anderen Modellbahnherstellern gerne als Vorbild genommen werden! Nach dem Lösen von drei Schrauben lässt sich das Gehäuse einfach und ohne zu verkleben nach oben abnehmen und gibt den Zugriff auf das Getriebe, den Fünfpol-Motor und die sechspolige Digitalchnittstelle frei.

Unten: Sehr wartungsfreundlich ist auch das Fahrwerk der Lok. An der Bodenplatte befinden sich die Stromabnahmeschleifer. Sie lassen sich somit im Bedarfsfall leicht reinigen. Die zweite Kuppelachse sowie die Treibachse sind – genau wie Vor- und Nachlaufachse – über einen Blechstreifen gefedert. Pro Schiene werden je fünf bzw. sechs Räder zur Stromabnahme herangezogen (die Räder der 1., 2. und 4. Kuppelachse, die Treibräder, das linke Rad der 5. Kuppelachse sowie das rechte Vor- und das linke Nachlaufrad).



Decoder mit direkt angelötetem Schnittstellenstecker (wie von uns hier zu Testzwecken verwendet) werden von Fleischmann nicht empfohlen. Abhängig vom Decoder könnte es möglicherweise Probleme mit dessen Abwärme oder dem Platz im Kohlenkasten geben.

gendes, aber zu keiner Zeit aufdringliches Fahrgeräusch ab.

Vor allem die Elektrik des neuen Modells verdient ein großes Lob. Die Lok lässt sich – beispielsweise zur Reinigung – ohne Lötarbeiten zerlegen, eine Verkabelung hat man sich durch den geschickten Einsatz von Kontaktblechen fast gänzlich gespart.

### Unser Fazit – alle Jahre wieder

Fast jede von Fleischmanns „Jahreshauptneuheiten“ der vergangenen Jahre setzte modellbahntechnisch Maßstäbe. Auch das neue Modell der Baureihe 95 macht hier keine Ausnahme. Sicher gibt es noch feiner detailierte Loks anderer Hersteller, vielleicht mag es auch robustere geben; Fleischmann hatten Spagat zwischen *beiden* Extremen geschafft. Die Baureihe 95 zeigt obendrein, dass man ein Modell zudem noch wartungsfreundlich gestalten und es mit sehr guten Fahreigenschaften ausstatten kann. NM