

Ein typischer Schnellzug der Vorkriegszeit kann jetzt komplett aus Fleischmann-Modellen gebildet werden.



Die Baureihe 17.10 als H0-Modell von Fleischmann

Preußens schnelle 10

Die Bauart 1911 fehlte im Reigen der preußischen S 10 bislang, zumindest in Bezug auf H0-Großserienmodelle. Diese Lücke im Angebot wichtiger Reichsbahn-Maschinen schloss Fleischmann nun mit seiner 17 1103. Martin Knaden und Bernd Zöllner haben das Modell akribisch begutachtet.

Sie begeistert jedes Mal aufs Neue: die Fleischmann-Jahreshauptneuheit. Heuer haben insbesondere die Epoche-II-Anhänger Grund zur Freude, erscheint doch die erste Version der S 10¹ im Regelanstrich dieser Zeit. Im Gegensatz zu anderen S-10-Modellen sticht das Fleischmann-Modell charakteristisch aus der Familie heraus: typisch für die „Bauart 1911“ ist der auf der Höhe der Führerhausunterkante liegende Umlauf und die sich damit ergebenden Radkästen. Hier hatte die Fachwelt gespannt gewartet, wie die Größe der Radkästen in Relation zu Raddurchmesser und Spurkranzhöhe gestaltet würde. Das Ergebnis kann man knapp zusammenfassen: Klasse!

Der Kessel trägt die allermeisten Leitungen und Griffstangen frei. Lediglich Schmier- und Druckluftleitungen sowie die bei dieser Lok ebenfalls eng am Kessel liegenden Sandfallrohre sind angespritzt. Ungewöhnlich, aber vorbildgerecht liegen beide Pumpen auf der Heizerseite. Während sich die Luftpumpe hinter dem Windleitblech versteckt und nur der untere Teil durch ein präzise geformtes Loch im Umlauf hervorspitzt, liegt die Speisepumpe unmittelbar vor dem Führerhaus. Beide Pumpen sind mit einer vollständigen Verrohrung ausgestattet – einschließlich des „Umwegs“ über den auf dem rechten Umlauf liegenden Knorr-Oberflächenvorwärmer.

Ebenfalls rechts lagert der Stromerzeuger auf einem kleinen Sockel. Auch bei ihm kann man die Funktion sehr schön anhand der Zu- und Ableitungen nachvollziehen. Aufwendig und aus mehreren Einzelteilen ist die Umsteuerung zusammengesetzt: Umsteuerstange, -bock und Aufwerfhebel sind jeweils minutiös nachgebildet. Vorbildgerecht verläuft die Umsteuerwelle im Bogen unter dem Kesselbauch hindurch. Apropos Kesselbauch: Zwischen Kesselbauch und dem tief liegenden Umlauf blickt man aus normalem Modellbahnerblickwinkel ziemlich ungehindert auf die Rahmenoberseite. Die beiden hier befindlichen Schrauben sollte man daher nachträglich mit ein wenig roter Farbe kaschieren.

Der Rahmen selbst ist aus zwei Teilen zusammengesetzt: Der vordere Rahmenvorschuh ist ein Kunststoffteil, das oberhalb des Radausschnitts die typischen Schiebergehäuse des Innentriebwerks zeigt. Der Rahmenteil hinter den Zylindern ist aus Metall gegossen. Die Aussparungen des Blechrahmens wurden als leichte Vertiefungen ange deutet. Auf die Nachbildung des Innentriebwerks (beim Vorbild arbeiteten die inneren Zylinder auf die als Kropfchse ausgebildete erste Treibachse) wur-



de zu Recht verzichtet, da hinter den Zylindern nichts davon zu sehen wäre.

Bei der Steuerung harmonisieren Kunststoff- und Metallteile farblich recht gut miteinander, der Glanzgrad der Metallteile ist jedoch erkennbar höher und entspricht guteingeöhlten Stangen. Die dunkelgrau eingefärbten Kunststoffteile überzeugen wiederum durch ihre feine Detaillierung.

Lackierung und Anschriften sind – wer hätte ernsthaft etwas anderes erwartet – absolut top! Die farblichen Unterschiede zwischen den roten Fahrwerksteilen (Kunststoff- bzw. Metalluntergrund) sind kaum erkennbar. Erhaben sind lediglich Eigentums- und Betriebsnummernschild dargestellt, die anderen Anschriften sind direkt in Messing, Gelb bzw. Weiß auf die Seitenwände gedruckt. Der 2'2'T31,5-Tender wurde bereits bei anderen Baureihen eingesetzt. MK

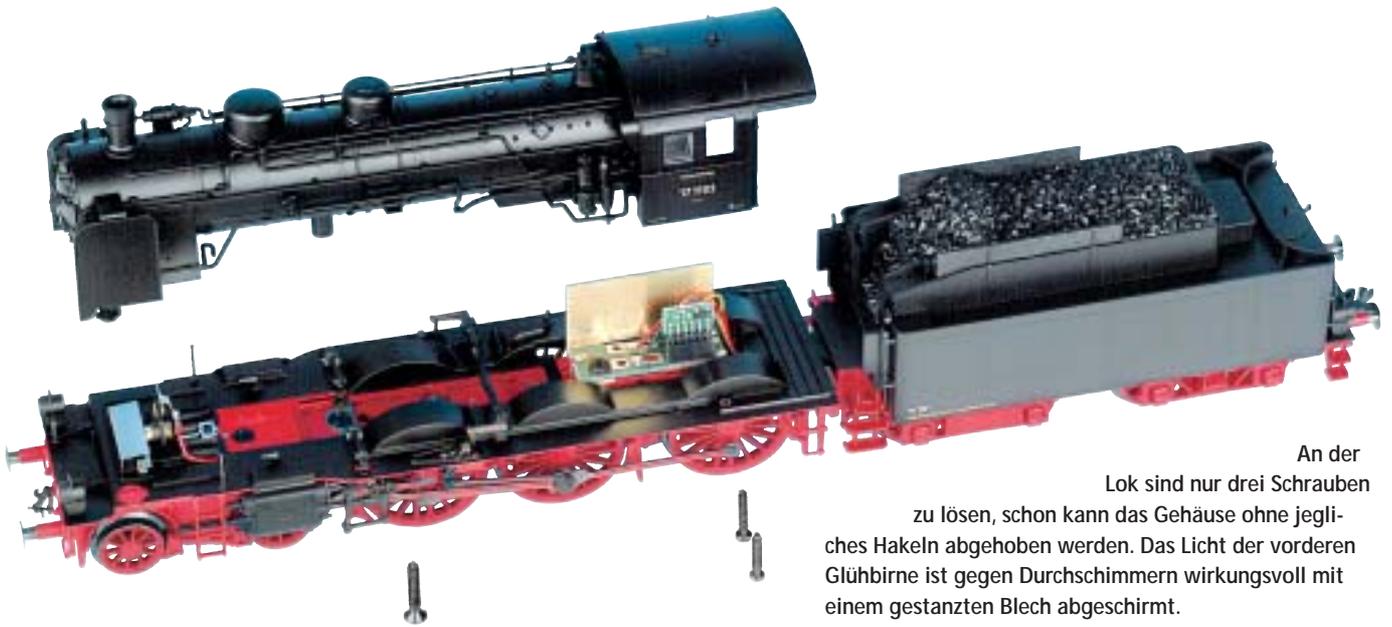
Technik

Der bereits bei der BR 39 verwendete Tender wird nun von einem fünfpoligen Bühler-Motor angetrieben, dessen gesamtes Gewicht der Traktion über die äußeren, komplett mit Haftreifen belegten Tenderachsen zugute kommt.

Die Front der 17.10 wird dominiert von der hohen Pufferbohle. Hinter den äußerst filigranen Elektroleitungen ist die Ausbuchtung des Innentriebwerkschiebergehäuses zu erkennen. Die Lampen sind nun wieder mit weißer Farbe ausgelegt; das wenig überzeugende weiße Einsatzstück ist damit passé.



Die Schilder der Lok sind in Messingdruck dargestellt. Während die Vorräte des Tenders richtigerweise in Weiß angeschrieben sind, wurden die Brems- und Untersuchungsdaten ebenso korrekt in Gelb gedruckt. Das Datum der letzten Bremsuntersuchung ist hier der 10.1.35. Sehr schön gelungen ist auch der maßstäbliche Lok-Tender-Abstand (1,1 mm), der sich im Betrieb dank schiebendem Tender auch selbst bei schwerer Last nicht vergrößert.



An der Lok sind nur drei Schrauben zu lösen, schon kann das Gehäuse ohne jegliches Hakeln abgehoben werden. Das Licht der vorderen Glühbirne ist gegen Durchschimmern wirkungsvoll mit einem gestanzten Blech abgeschirmt.



Das Laufverhalten des Modells ist tadellos, wenngleich das Fahrwerk dieser Lok für einen 360er-Radius (den sie übrigens anstandslos durchfährt) nicht gerade prädestiniert ist. So erhielten alle Treibachsen viel Seitenspiel und das schwenkbar aufgehängte Vorlaufgestell stützt sich an einem um je 2 mm nach links und rechts verschiebbaren Drehzapfen ab. Dennoch läuft die Lok in der Geraden ohne jegliches Schlingern, woran die beidseitig geführte Kurzkupplungsdeichsel zwischen Lok und Tender einen erheblichen Anteil hat, da sie sich im geschobenen Zustand mit ihrer breiten Abstützung im Tender im stabilen Bereich befindet.



Die filigranen Treibräder sind eine Augenweide. Auch die Laufräder haben nun kleinere Naben.

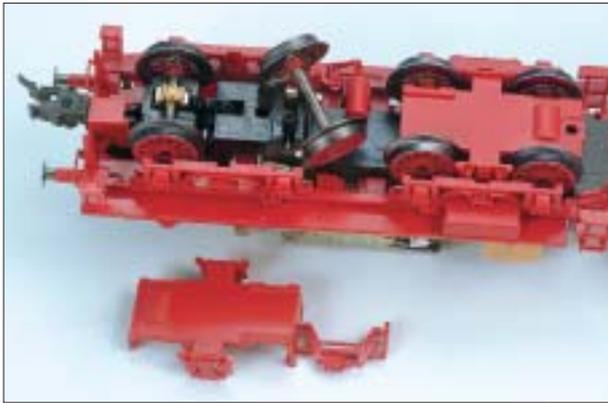
Am Vorlaufdrehgestell wurden Lastpunkt und Drehpunkt getrennt ausgeführt. Die weit zurückliegenden Zylinder machten diesen Kniff notwendig.

Der Tender ist schon von den Baureihen P 10 und P 8 (hier als Sonderserie mit „Langlauf tender“) bekannt.



Die Stromabnahme erfolgt über alle Kuppelräder, je ein Vorlaufrad rechts und links sowie von allen Rädern der (abgefederten) mittleren Tenderachsen. Die fünf Verbindungsleitungen zwischen Lok und Tender verlaufen von außen nicht sichtbar innerhalb der Kupplungsdeichsel. Zum Einbau eines Decoders lässt sich nach dem Lösen von drei Selbstschneideschrauben das Lokgehäuse leicht abnehmen, sodass die 6-polige Schnittstelle nach NEM 651 im Bereich des Stehkessels problemlos zugänglich ist. Ein Messingblech dient wie üblich als stabile Auflage für einen optionalen Decoder.

Das Modell zeichnet sich durch einen seidenweichen, fast geräuschlosen Lauf aus. Die deutlich überhöhte Endgeschwindigkeit war leider noch üblich, als der hier wieder verwendete Tender entwickelt wurde. Sein gutes Fahrverhalten im unteren Geschwindigkeitsbereich erlaubt jedoch das Einhalten vorbildentsprechender Geschwindigkeiten



Der Motor treibt über Schnecken-Stirnrad-Getriebe auf beiden Wellenenden die äußeren Tenderachsen an. Die inneren Tenderachsen werden von kleinen Spiralfedern auf dem Gleis gehalten. *Fotos: MK*

Der Antrieb des 2'2'T31,5-Tenders wurde gegenüber der ersten Ausführung schon vor geraumer Zeit überarbeitet: Zentrales Bauteil ist seitdem ein Bühler-Motor. Die Schwungmasse ist dank großem Durchmesser sehr wirkungsvoll. Der auch die letzte Ecke ausfüllende Ballast sorgt für hohes Reibungsgewicht.



ohne Komforteinbuße. Dank des großen Durchmessers der Schwungscheibe sind Regelverhalten und Auslauf hervorragend. Die hohe Zugkraft genügt den typischen Anforderungen dieser Baureihe vollauf.

Je ein Stecksockelbirnchen in Lok und Tender sorgt abhängig von der Fahrtrichtung für das richtige Licht – leider spannungsabhängig, sodass die Frontbeleuchtung bei niedrigeren Geschwindigkeiten nur in vergleichsweise dunklen Räumen erkennbar ist. Lok und Tender sind mit einem kulissengeführten Normschacht ausgestattet. Eine ausführliche Bedienungsanleitung rundet den Lieferumfang der in einer Blisterfaltschachtel sicher verpackten Lok ab.

Fazit

Ein qualitativ hochwertiges Großserienmodell, das kaum noch Wünsche offenlässt. Dem perfekt umgesetzten

Dampflokmodell kommt im Betrieb die bewährte Tenderantriebstechnik voll zugute. Einzig die überhöhte Endgeschwindigkeit ist nicht mehr ganz zeitgemäß. bz

Maßtabelle Baureihe 17.10 in H0 von Fleischmann

	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	20 910	240,34	240,30
Lok-Tender-Abstand:	100	1,15	1,10
Höhenmaße über SO			
Schlotoberkante:	4 650	53,45	52,60
Kesselmitte:	2 900	33,33	32,50
Puffermaße			
Pufferhöhe über SO:	1 050	12,07	12,40
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	20,00
Pufferlänge:	650	7,47	7,50
Breitenmaße			
Breite Umlauf:	3 100	35,63	35,80
Tenderbreite:	3 050	35,06	36,10
Zylindermittenabstand:	2 230	25,63	27,00
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	9 100	104,60	104,80
Vorlaufachse 1 zu Vorlaufachse 2:	2 200	25,29	25,50
Vorlaufachse 2 zu Kuppelachse 1:	2 200	25,29	25,20
Kuppelachse 1 zu Kuppelachse 2:	2 100	24,14	24,20
Kuppelachse 2 zu Kuppelachse 3:	2 600	29,89	29,90
Achsstände Tender			
Gesamtachsstand:	5 600	64,37	64,20
Laufachse 1 zu Laufachse 2:	1 800	20,69	20,60
Laufachse 2 zu Laufachse 3:	2 000	22,99	23,00
Laufachse 3 zu Laufachse 4:	1 800	20,69	20,60
Raddurchmesser			
Vorlaufräder:	1 000	11,49	11,50
Treib- und Kuppelräder:	1 980	22,76	22,35
Tenderräder:	1 000	11,49	11,50
Speichenzahl			
Vorlaufräder:	10	–	10
Treib- und Kuppelräder:	19	–	19
Tenderräder:	12	–	12
Radsatzmaße			
Radsatzinnenmaß:	–	NEM 14,3 ^{+0,1}	14,3
Spurkranzhöhe Vorlaufräder:	–	1,2 ^{max}	1,00
Spurkranzhöhe Treibräder:	–	1,2 ^{max}	0,80
Spurkranzbreite:	–	0,7-0,9	0,8
Radbreite:	–	2,8 ^{min}	2,8

Messwerte BR 17.10 von GFN

Gewicht Lok und Tender:	476 g
Haftreifen:	4
Messergebnisse Zugkraft	
Ebene:	233 g
30‰ Steigung:	220 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	175 km/h bei 12,0 V
V _{Vorbild} :	110 km/h bei 7,6 V
V _{min} :	ca. 8 km/h bei 1,6 V
NEM zulässig:	154 km/h bei 12,0 V
Auslauf	
aus V _{max} :	280 mm
aus V _{Vorbild} :	109 mm
Stromaufnahme	
Leerfahrt:	240 mA
Volllast:	750 mA
Lichtaustritt:	ab 95 km/h bei 7 V
Schwungscheibe	
Anzahl:	1
Durchmesser:	21,6 mm
Länge:	3,6 mm
unverbindliche Preisempfehlung:	€ 312,50