



Die Baureihe 95 als H0-Modell von Fleischmann

Dampfer am Drücker

Sie wird so manchen Modellzug über den Berg bringen, die neue 95 von Fleischmann. Aber auch als Zuglok macht sie eine gute Figur, wofür sie mit beiderseitiger Kurzkupplung bestens gerüstet ist. Martin Knaden und Bernd Zöllner haben Fleischmanns „Bergkönigin“, wie die schwere 1'E1'-Maschine unter Kennern heißt, rechtzeitig für diese Ausgabe testen können.

Schiebung!“, ruft da einer und macht nicht etwa seiner Empörung Luft, sondern seiner Begeisterung. Zu Recht, denn wir sind ja schließlich nicht beim Radsport oder in der Damenleichtathletik. Obwohl, ein wenig von einer russischen Kugelstoßerin hat die 95 schon: So bullig und kraftstrotzend war keine andere deutsche Tenderlok.

Diesen Eindruck gibt das Fleischmann-Modell perfekt wieder. Der mächtige Kessel wird umgeben von einer Vielzahl präzise geformter Details. Charakteristisch für die 95 waren die beiden Luftpumpen, die ebenso minutiös nachgebildet wurden wie die je zweimal vorhandenen Leitungen, Anstellventile und Stellstangen. Alle Lei-

tungen, darunter auch die Speiseleitung mit Ventil und die Sandfallrohre, sind Fleischmann-typisch zu einem Gitter verbunden, das die Räumlichkeit der einzelnen Teile geschickt darstellt. Die Handräder der Speiseventile wurden nicht durchbrochen dargestellt.

Auf der Heizerseite herrscht durch die Versorgungsleitungen von Dynamo und Speisepumpe sowie den großen Dampfentnahmestutzen auf dem Kesselscheitel noch mehr „Gedränge“. Freistehend angesetzt ist zudem die Glocke an der Rauchkammerseite. Das Schmierleitungsbandel ist wie üblich angraviert.

Besonders präzise sind die Waschluken am Belpair-Stehkessel graviert: Sie

haben die richtige Tiefe und lassen die Befestigungslaschen gut erkennen. Aus Messing sind die zierliche Pfeife und die kompakten Manschetten der Sicherheitsventile gedreht. An Führerhaus und Wasserkästen findet man eine Vielzahl von Griffstangen, die allesamt aus Kunststoff bestehen. Dadurch konnten die Griffstangenhalter besonders klein ausgeführt werden. Allerdings neigen die langen, vorbildgerecht mit nur drei Haltern befestigten Griffstangen zum Verformen, wenn man das Modell hier unvorsichtig anhebt.

Die Fenstereinsätze sind bündig mit der Außenwand des Führerhauses eingesetzt. Eine Stufe auf der Rückseite ist nicht erkennbar, sodass dank glasklarer und schlierenfreier Fertigung der Blick in den Führerstand ungehindert erfolgen kann. Am Führerhaus sind außerdem feinste Niete und Dachhaken zu erkennen.

Das Fahrwerk ist – wie immer bei Fleischmann – ein Gedicht. Die Radsätze haben superfeine Speichen, was insbesondere beim geringen Raddurchmesser der 95 wichtig ist. Dies gilt auch für die Laufräder, deren Achsen dünner sind als bisher bei Fleischmann üblich, sodass die Radnaben nicht überdimensioniert wirken. Zum vorbildgerechten Eindruck tragen auch die Spurkränze



Links: Kurz hinter Laufachse: 95 008 hat sich hinter den Eilzug gesetzt und schiebt nach.

Oben: Bei Erreichen des Scheitelpunktes lässt sich die Lok zurückfallen und gibt den Blick auf die Front frei.

Rechts: Die hinteren Kesseldetails. Korrekt auch der trapezförmige Kohlenkastenaufsatz.

Rechts und unten: Die Anschriften sind in Weiß und Silber gedruckt. Sowohl beim Führerhaus wie auch zwischen Rahmen und Kessel ist Durchblick möglich.



bei, die deutlich kleiner ausfallen, als es nach NEM möglich wäre. Fleischmann-typisch ist leider auch an diesem Modell das Fehlen von Pufferbohlendetails (Ausnahme: Originalkupplung) und Kolbenstangenschutzrohren, die detailbewusste Modellbahner aus anderen Quellen ergänzen können.

Alle Räder und die Stangen des Antriebs sind schwarzvernickelt und zeigen den dunklen Glanz von öligen Stahlteilen. Aus farblich angepasstem Kunststoff bestehen Kreuzkopf, Lenkerstange und Voreilhebel sowie Schwinge und Gegenkurbel. Alle diese Teile bestechen durch eine detailreiche Gravur. Die Fangisen, die bisher als Bestandteil der aus Blech gestanzten Gleitbahnen geformt waren, sind an der 95 als angeklipstes Kunststoffteil gefertigt.

Zwischen Wasserkästen und Rahmen blieb der freie Durchblick gewahrt. Hier sind insgesamt vier rote Luftkessel und der mit schwarzen Endkappen versehene Vorwärmer zu entdecken. Nicht vergessen wurde auch das Verbindungsrohr zwischen den Wasserkästen.

Der Umlauf vorn und die Trittkante an Wasserkästen und Führerhaus sind als jeweils separate Teile konstruiert. Damit konnte die Farbtrennkante zwischen Rot und Schwarz konturenscharf



Das Gehäuse lässt sich nach dem Lösen von drei Schrauben ohne jegliches Hakeln nach oben abheben. Im Führerhaus ist der kleine, aber kräftige fünfpolige Motor gelagert, der über ein Schnecken-Stirnrad-Getriebe mit gut gewählter Übersetzung den vierten Kuppelradsatz antreibt. Dieser trägt auch die Haftreifen.

ausgeführt werden. Das Schwarz des Lokoberteils kommt in perfektem Seidenmatt sehr einheitlich, im Rot des Fahrwerkbereichs sind nur minimale Farbtonunterschiede zwischen Kunststoff- und Metallteilen auszumachen.

Die Bedruckung ist einheitlich in Weiß ausgeführt. Die Betriebsnummernschilder sind auch an den Seiten erhaben graviert. Das Datum der letzten Bremsuntersuchung ist mit dem 3.2.56 an den Wasserkästen angegeben, am vorderen Pufferträgern kann das Datum der Fahrwerksuntersuchung abgelesen werden kann. *MK*

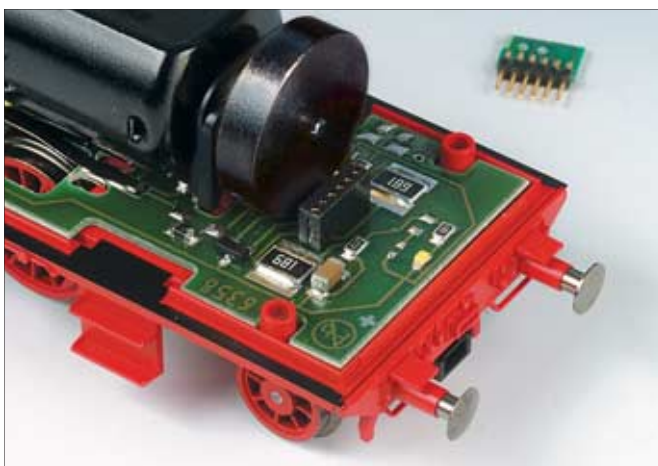


Technik

Nach dem Lösen von drei Selbstschneideschrauben lässt sich das Gehäuse ganz einfach und ohne Hakeln abheben. Es besteht vollständig aus Kunststoff und enthält im Kessel ein massives Ballastgewicht.

Das überwiegend aus Druckguss bestehende Fahrwerk offenbart erneut eine Antriebstechnik, die durch ihre durchdachte Einfachheit brilliert: Ein längs angeordneter Motor mit großer Schwungscheibe treibt über ein Schnecken-Stirnrad-Getriebe die vorletzte Kuppelachse an, die beidseitig mit Haftreifen belegt ist. Diese und die erste Kuppelachse sind ohne Höhen- und Seitenspiel gelagert, während die übrigen Achsen Höhen- und Seitenspiel haben. So sind Lastverteilung und geführte Länge klar definiert und ergeben nicht nur eine gute Führung im Gleis, sondern auch eine optimale Umsetzung des Drehmoments in Zugkraft.

An der Getriebeabdeckplatte befestigte Radschleifer nehmen von der Rückseite aller Treibräder den Strom ab, ergänzt durch die diagonal einsei-



Unterhalb der Pufferträgerabdeckplatte verbirgt sich jede Menge Technik: LED-Platine und vordere KK-Deichsel.

Sozusagen als Boden des Führerhauses ist die Hauptplatine ausgebildet. Sie trägt hinter der Schwungmasse die sechspolige Schnittstelle nach NEM 651.

Die Bahnräumer sind an die Kurzkuppelungsdeichseln geklippt. Beide Laufachsen tragen einseitig zur Stromabnahme bei. Das Stromabnahmeblech hat eine Kontaktnase zu den Blechen der Bodenplatte.



tig isolierten Vor- und Nachlaufachsen. Der elektrische Anschluss erfolgt über Kontaktbleche direkt zu der darüber liegenden Leiterplatte, auf der die gesamte Elektrik vereint ist.

Die Verbindung zur vorderen Leiterplatte erfolgt durch die beiden einzigen (!) Kabel, die in diesem Lokmodell verwendet sind. Auch der mit zwei Kunststoff-Klammern fixierte Motor ist über Kontaktbleche mit der darunter liegenden Leiterplatte elektrisch verbunden. Diese trägt auch wie ihr Pendant auf der Vorderseite eine warmweiße Leuchtdiode in SMD-Technik, die für eine realistische Beleuchtung der Stirnlampen sorgt. Allerdings scheint das Licht sehr auffällig durch die vordere Öffnung des Kuppelkastens, sodass die beiliegenden Kupplungshaken unbedingt eingesetzt werden sollten.

Das Modell bewegt sich mit einem leicht singenden Geräusch ohne jedes Taumeln und lässt sich sehr gefühlvoll regeln. Die große Schwungscheibe sorgt für einen angemessenen Auslauf nach Abschalten der Fahrspannung. Auch die Zugkraft macht dem Vorbild der Lok alle Ehre, denn unser Messergebnis übertrifft alle bisher von uns gemessenen Tenderloks deutlich. Somit ist das Modell in der Lage, in beiden Fahrtrichtungen alle Vorbildsituationen zu meistern. Daher ist es nur folgerichtig, dass das Modell an beiden fahrzeugenden über einen kulissengeführten Normschacht verfügt.

Der Einbau eines Rauchentwicklers ist nicht vorgesehen, doch bei genauem Hinsehen fällt auf, dass der Raum un-



Die zweite und dritte Kuppelachse werden über eine Blechfeder, die fünfte Achse über eine kleine Spiralfeder auf die Schienen gedrückt. Wartungsfreundlich sind die Stromabnehmerbleche an der Bodenplatte befestigt.

ter dem Schornstein frei ist, da hier Platz gelassen wurde für die Beleuchtung eines dritten Spitzenlichts der DR-Version. Also bedarf es nur noch einer Bohrung im Schornstein ...

Das Modell ist in einer Faltblister-Verpackung sicher vor Transportschäden geschützt. Die beiliegende Betriebsanleitung ist mit ihren räumlichen Darstellungen sehr instruktiv und lässt in Bezug auf Pflege und Wartung keine Frage offen.

Fazit

Die Baureihe 95 ist ein brillantes Modell in der gewohnten Fleischmann-Qualität, dessen Preis-Leistungs-Verhältnis voll und ganz überzeugt. Man vermisst lediglich Bremsschläuche, Heizkupplungen und Kolbenstangenschutzrohre als Zurüstteile. Die Technik ist bestens gelungen, sodass die 95 alle vorbildgerechten Aufgaben spielend bewältigen kann. bz

Maßtabelle BR 95 in H0 von Fleischmann

	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	15 100	173,56	173,60
Rahmenlänge:	13 800	158,62	158,60
Puffermaße			
Pufferlänge:	650	7,47	7,50
Pufferhöhe über SO:	1 050	12,07	12,00
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	20,00
Höhenmaße über SO			
Schlotoberkante:	4 550	52,30	52,40
Kesselmitte:	3 100	35,63	35,90
Breitenmaße			
Breite Lokkasten:	3 000	34,48	34,50
Zylindermittenabstand:	2 300	26,44	27,40
Achsstände			
Gesamtachsstand:	11 900	136,78	136,80
Pufferträger zu Kuppelachse 1:	950	10,92	10,90
Vorlaufachse zu Kuppelachse 1:	2 650	30,46	30,40
Kuppelachse 1 zu Kuppelachse 2:	1 650	18,97	19,00
Kuppelachse 2 zu Kuppelachse 3:	1 650	18,97	19,00
Kuppelachse 3 zu Kuppelachse 4:	1 650	18,97	19,00
Kuppelachse 4 zu Kuppelachse 5:	1 650	18,97	19,00
Kuppelachse 5 zu Nachlaufachse:	2 650	30,46	30,40
Nachlaufachse zu Pufferträger:	950	10,92	10,90
Raddurchmesser			
Laufräder:	1 400	16,09	16,0
Treib- und Kuppelräder:	850	9,77	9,8
Speichenzahl			
Laufräder:	8	–	8
Treib- und Kuppelräder:	15	–	15
Radsatzmaße entsprechend NEM		NEM	
Radsatzinnenmaß:	–	14,3 _{+0,1}	14,2
Spurkranzhöhe:	–	1,2 _{max}	0,8
Spurkranzbreite:	–	0,7-0,9	0,9
Radbreite:	–	2,8 _{min}	2,8

Messwerte BR 95 von GFN

Gewicht Lok:	278 g
Haftreifen:	2
Messergebnisse Zugkraft	
Ebene:	172 g
30% Steigung:	153 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max} :	72 km/h bei 12,0 V
V _{Vorbild} :	70 km/h bei 11,9 V
V _{min} :	ca. 5 km/h bei 1,5 V
NEM zulässig:	98 km/h bei 12,0 V
Auslauf	
aus V _{max} :	162 mm
aus V _{Vorbild} :	– mm
Stromaufnahme	
Leerfahrt:	75 mA
Volllast:	250 mA
Lichtaustritt:	ab 24 km/h bei 4 V
Schwungscheibe	
Anzahl:	1
Durchmesser:	17,7 mm
Länge:	5 mm
uvP Gleichstromversion:	€ 269,95
uvP Mittelleiterversion incl. Decoder:	€ 309,95