

DIE MITTELGEBIRGS-KÖNIGIN



Fotos: Peter Wagner

Die P 10 bildete den Abschluss der Personenzuglok-Entwicklung der K.P.E.V. und den Übergang zur deutschen Einheitslok. 1918 vom preußischen Eisenbahn-Zentralamt konzipiert, wurde sie vier Jahre später an die DRG geliefert.

Die vierfachgekuppelte Personenzuglok mit dem Dreizylinder-Triebwerk und dem Belpaire-Stehkessel wurde bei der DRG als Baureihe 39.0-2 eingereiht. Über Jahrzehnte hinweg absolvierte sie mit Bravour den schweren Reisezugdienst auf vielen Hauptbahnrampen der Mittelgebirge. Im Januar 1967 wurde mit 39 196 die letzte P 10 der Bundesbahn beim Bw Stuttgart Hbf ausgemustert. Die Exemplare des Bw Jünkerath in der Eifel, wo auch das Vorbild der Fleischmann-Lok (39 225) beheimatet war, wanderten schon früher auf den Schrottplatz, nachdem sie ihre Leistungen

auf der Strecke Köln – Trier komplett abgegeben hatten.

In der Epoche III gab es vier optisch auffällige Varianten der P 10: große Windleitbleche mit Tender 2'2'T31,5 (pr) oder mit Einheitstender 2'2'T34 sowie kleine Witte-Bleche mit Tender 2'2'T31,5 (pr) oder mit Einheitstender 2'2'T34. Nachdem Fleischmann in den vergangenen Jahren die ersten drei Kombinationen favorisierte, bringt der Hersteller nun als letzte Möglichkeit (abgesehen von Farbvarianten) die Lok mit „modernen“ Witteblechen plus Einheitstender – und das kurz vor dem Erscheinen der neuen Göppinger Insiderlok der Baureihe 39. Zufälle soll's geben ...

Technik

Natürlich hat sich technisch an der fränkischen Neuheit nichts geändert. Wozu auch? Zuverlässig treibt im Schlepptender ein 5-poliger, wartungsfreier Bühler-Motor mit satter Schwungmasse die Lok an. Sein Muskelspiel ist dermaßen beeindruckend, dass auch die „kleine“ P 10 vom Tester so gleich als „Mittelgebirgs-Königin“ inthronisiert wird. „Wir kennen nur ein Vorbild – und das ist die große Bahn!“. Fleischmanns Werbespruch aus den 1970er Jahren hat an Bedeutung nichts verloren: Auch die Höchstgeschwindigkeit von knapp 140 km/h ist innerhalb der NEM-Normung, der Auslauf beträgt dabei etwa eine Loklänge.

Die 6-polige Schnittstelle befindet sich im Bereich des Stehkessels. Ein Messingwinkel dient der Aufnahme des Decoders. Zur Montage können Kessel und Führerhaus im Handumdrehen abgeschraubt werden.

Elektrische Verbindungen zwischen Lok und Tender trüben keineswegs den Blick des Voyeurs. Sämtliche Kabel wurden unsichtbar in der Kupplungsdeichsel verlegt, die – mit einer beidseitigen Kulisse ausgerüstet – einen sehr kurzen Lok-Tender-Abstand ermöglicht.

Auch am Tenderende besitzt die P 10 eine kulissengeführte Kurzkupplung. Der Spiel-

bahner wird sich über die Kupplungsmöglichkeit (ebenfalls mit Normschacht) an der Lokfront freuen.

Optik

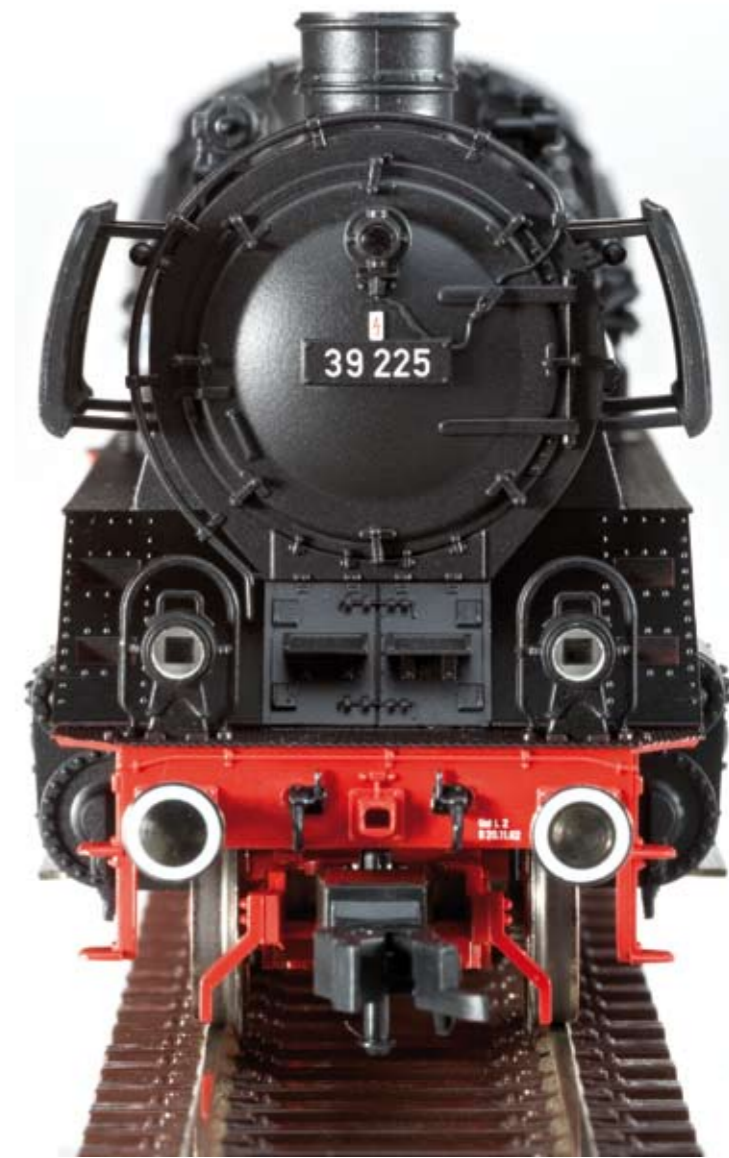
Dass die P 10 bereits seit vielen Jahren am Markt ist, merkt man auch ihrem Äußeren kaum an. Die typischen grauen Haaren fehlen! Ganz im Gegenteil: Die freistehenden Leitungen, Stell- und Griffstangen erfreuen das Auge jeden Betrachters. Ein Hochgenuss sind wie bei fast jeder Fleischmann-Lok die zierlichen Speichen. Die filigrane Steuerung sowie das Gestänge sind zeitgemäß dunkel vernickelt, der „Glanz“ früherer Modelle ist einem „öligen“ Aussehen gewichen.

Lackierung und Bedruckung sind erwartungsgemäß tadellos, Unterschiede zwischen den Werkstoffen Zinkdruckguss und Kunststoff nicht auszumachen.

Gemäß der Hersteller-Philosophie sucht man glücklicherweise vergeblich nach einem prall gefüllten Zurüstbeutel. Auch die aktuelle P 10 ist weiterhin ein „Ready-to-Run“-Modell!

Horst Wild

www.fleischmann.de



Eine typische Vertreterin der Epoche IIIb: Dreilicht-Spitzensignal, kleine Witte-Windleitbleche und weiße Pufferringe.



Auch von oben erinnert die P 10 an die späteren Einheitsloks.

Fazit

Obwohl die „fränkische“ P 10 in die Jahre gekommen ist, kann sie sich locker – technisch wie optisch – mit den meisten Neukonstruktionen messen. Der UVP von 269 Euro geht in Ordnung. Neben einer Sound-Variante wartet pikanterweise noch ein aktuelles Wechselstrommodell auf seinen Lokführer.