

ZWEIZYLINDER-POWER

Kaum zu glauben, aber wahr: Bei einer Probefahrt schleppte 43 013 klaglos einen Zug von sensationellen 5.000 Tonnen. Damit ist die Zweizylinder-Lok eine echte Rekordhalterin. Nie zuvor oder danach wurden einer einzelnen deutschen Lok solche Zuglasten aufgebürdet. Für Fleischmann Grund genug, das Modell als diesjährige Top-Neuheit zu bringen.



Endlich zeigt sich auch ein Großserienhersteller der Modellbahnbranche von dieser historischen Glanzleistung beeindruckt, denn schon seit Jahren steht der Zweizylinder-Bolide ganz oben auf der Wunschliste der Modellbahnfans. Diese mussten bislang extrem kompromissbereit sein: Entweder entschied man sich für eine feine, aber recht kostspielige Miniaturisierung des Kleinserienherstellers MMC oder man klebte das preiswerte Plastikmodell von Revell zusammen und stellte es in die Vitrine.

Erst auf der diesjährigen Spielwarenmesse kürte Fleischmann die Baureihe 43 zu seiner Top-Neuheit. Der Traditionshersteller kündigte den Boliden in zwei optisch unterschiedlichen Varianten an: Zunächst soll der Zweizylinder als Epoche-II-Lok mit

großen Wagner-Windleitblechen ausgeliefert werden. Als Schleppender dient der 2'2'T32 in genieteter Bauart. Neu daran ist – im Gegensatz zur Baureihe 22 – der abgeschrägte Kohlenkasten. Erst danach wird die 43er ohne Windleitbleche in der DR-Version der Epoche III mit klassischem Kohlenkastenaufbau kommen.

Auch unterschiedliche Technikversionen wurden angekündigt: Gleichstrom, Wechselstrom sowie die Lok mit und ohne Sound. Fast überflüssig zu erwähnen: Wechselstrom- und Soundloks besitzen werkseitig einen lastgeregelten Decoder. Wer nun glaubt, dass ein Großserienhersteller das zweizylinderige Wunschkind zu einem erschwinglichen Preis anbieten kann, der irrt gewaltig: Erst ab 379 Euro beginnt der schwergewichtige Spaß (DC-Basisversion mit Digital-

schnittstelle). Was haben die Franken der robusten Neuen außer einem stattlichen Preis hinter die großen Ohren geschrieben? Wir wollen es genauer wissen.

Technik

Besonders gespannt sind wir auf das „Herz“ der Lok. Sollten es die Franken gewagt haben, eine No-Name-Pumpe aus Fernost zu implantieren? Nach dem Lösen von drei Schrauben und dem Abziehen des Tendergehäuses können wir beruhigt aufatmen: Auch der neue Brummer wird vom grundsoliden Bühler-Motor angetrieben, der in den großen Schleppenderdampflok des Traditionsherstellers brilliert. Der bärenstarke, schräggenutete 5-Polmotor mit einer üppig dimensionierten Schwungscheibe ist gekapselt und daher zwangsläufig wartungsfrei. Die nicht gerade preisgünstige Kraftquelle aus der Nachbarschaft

treibt sanft und leise den Koloss an. Das Langsamfahrverhalten ist ein Gedicht und der Auslauf wie schon bei den Baureihen 17.10 oder 18.5 butterweich. Kraftstrotzend meistert der Zweizylinder auch mit langen Güterzügen die haarigen Steigungen auf unserer Teststrecke. Unterstützt wird er dabei von einem sauber abgestimmten Getriebe und vier Haftreifen auf den äußeren Tenderachsen.

Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 14 Volt nur leicht erhöht und liegt im NEM-zulässigen Bereich. Stets läuft die Lok taumelfrei und passiert dank ihres ausgeklügelten Fahrwerks – die Achsen haben allesamt unterschiedliches Seiten- und Höhenprofil – auch Radien bzw. Weichen im Gegenbogen. Das einzige, was in engen Kurven klemmen könnte, sind die Kolbenstangenschutz-

Der Tender mit angeschrägtem Kohlekasten ist ein Novum.





Der Herkules von oben: Aus der Vogelperspektive erkennt man die voluminösen Ausmaße des vierdomigen Kessels besonders gut.



In der Seitenlage offenbart die Lok ihren bewährten Antrieb auf die beiden äußeren Tenderachsen und den anachronistischen Schaltpilz.



Als Tender dient der 2'2' T 32 in genieteteter Bauart.

rohre, die seit dem Erscheinen der letztjährigen Baureihe 54 anscheinend auch den neuen Dampflokomotiven der Franken standardmäßig beigelegt werden.

Der Kessel samt Führerstand muss nur gelüftet werden, falls man die Lok mit einem digitalen Baustein ausrüsten möchte. Dazu sind drei gut zugängliche Schrauben zu lösen und sofort stellt sich ein Überraschungseffekt ein: Statt der erwarteten 6-poligen Schnittstelle findet der Digitalbahner nun eine 16-polige PluX-Schnittstelle vor, in die nach Entfernen der Steckbrücke selbstverständlich auch ein konventioneller 6-poliger Decoder (Fleischmann empfiehlt den eigenen 687301) gesteckt werden kann. Kleiner Exkurs: Im Sommer vergangenen Jahres hat die NMRA übrigens die PluX22-Schnittstelle genormt und gleichzeitig die 6- und 8-poligen Schnittstellen nicht mehr für Neukonstruktionen empfohlen.

Wo viel Licht, da ist gelegentlich auch Schatten: Warum die 43er vorn eine warmweiße LED-Beleuchtung und am Tender nur konventionelle Glühbirnen aufweist, können uns wohl selbst die Entwickler nicht plausibel erklären. Der manchmal anachronistisch wirkenden Fleischmann-Philosophie „verdanken“ wir es, dass das neue Premium-Produkt weder den Einbau eines Rauchgenerators vorsieht noch mit netten Gimmicks wie einer Triebwerks- oder Führerstandsinnenbeleuchtung aufwarten kann. Schade! Auf der anderen Seite vergisst man den Spielbahner nicht: Vorn und hinten besitzt die Lok kulissengeführte Kurzkupplungen, die den vorbildgerechten Einsatz mit Tender voraus oder eine Doppelbespannung zulassen.

Optik

Das 1:87-Modell gibt den kraftstrotzenden Gesamteindruck des bulligen Vorbilds hervorragend wieder, ohne dass ihr „Körperbau“ einen gedrunge-

nen Eindruck hinterlässt. Das liegt in erster Linie an dem freien Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk. Er lässt die schwergewichtige Lok fast „luftig“ erscheinen. Mit Hilfe einer doppelten Kulisse sorgt die Lok-Tender-Kurzkupplung für einen engen Abstand zwischen Lok und Vorratswagen.

Nahezu sämtliche Rohrleitungen und Aggregate sind

freistehend angebracht. Das Highlight sind wieder einmal die wunderschönen Metallräder mit ihren zierlichen Speichen und Schwimmhäuten sowie die ölig wirkende Heusinger-Steuerung, wobei lediglich der Kreuzkopf aus Kunststoff ist. Da macht den Abstand zwischen Lok und Vorratswagen etwas vor!

Unterschiede zwischen den verwendeten Materialien

Kunststoff und Zinkdruckguss sind dank der seidenmatten Lackierung nicht zu erkennen. Wohlgelungen ist ebenfalls die DRG-typische lupenreine Beschriftung – größtenteils messingfarben – und der eingerichtete Führerstand mit schöner Nachbildung des Stehkessels.

Horst Wild

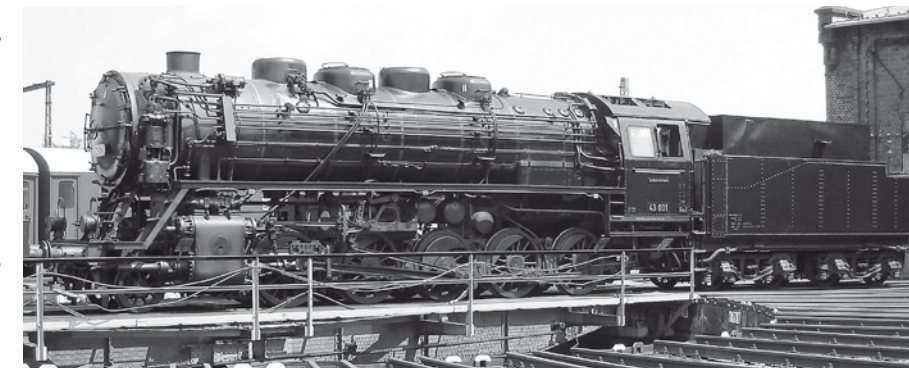
www.fleischmann.de

Fazit

Fleischmann ist es hervorragend gelungen, eine seit Jahren klaffende Lücke bei den Einheitsloks zu schließen. Der neue Kraftprotz reiht sich galant in den eindrucksvollen Schleptenderlok-Bestand der Franken ein. Der hohe Preis des Premium-Produktes könnte allerdings interessierte Modellbahner als ausdauernde Voyeuren stigmatisieren.

Vorbild

Die BR 43 war erst die zweite Baureihe, die dem Prinzip der Einheitslok entsprach. Gemäß dem ersten Typisierungsplan der DRG sollten 1'E-Güterzuglokomotiven mit 20 Tonnen Achslast beschafft werden. Dabei war eine Type mit Zweizylinder- (BR 43) und eine Type mit Dreizylinder-Triebwerk (BR 44) vorgesehen. Noch war nicht bekannt, mit welcher Bauart der Betrieb wirtschaftlicher durchzuführen war. Von beiden Baureihen wurden parallel zunächst nur zehn Exemplare beschafft. Die BR 43 wurde von Henschel und Schwartzkopff geliefert. Bei Messfahrten ermittelte man, dass die BR 43 bei Leistungen unterhalb von 1.500 PS wirtschaftlicher zu betreiben war. Bis 1928 wurden daher weitere 25 Exemplare nachgeliefert. Wegen der Erhöhung der Güterzuggeschwindigkeiten in den 1930er Jahren gab man der BR 44 den Vorzug, da diese für 80 km/h zugelassen war und zudem wirtschaftliche Vorteile im oberen Geschwindigkeitsbereich sowie durch das Dreizylindertriebwerk eine bessere Laufruhe hatte. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben sämtliche 43er bei der DR (Ost). 1960 wurden die Loks modernisiert; der leistungsstarke Kessel ließ auch die Beförderung von Güterzügen über der maximalen Anhängelast zu. Dies führte jedoch zu Rahmenschäden, die die Reichsbahn nicht ausbessern konnte. Zwangsläufig folgte die schnelle Ausmusterung. Das letzte Maschine wurde 1968 außer Dienst gestellt. 43 001 wird als Museumslok konserviert und gehört zum Bestand des Verkehrsmuseums Dresden. Sie ist derzeit im Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf hinterstellt.



Wuchtig, aber dennoch leichtfüßig präsentiert sich die Baureihe 43 dank des freien Durchblicks zwischen Kessel und Fahrwerk.