

# FRÄNKISCHES SOUNDWUNDER

Es gibt Modelle, die auf jeder Anlage einsetzbar sind und deren Anschaffung kaum ein Modellbahner bereut. Ein Vertreter dieser Spezies ist der VT 95 von Fleischmann. Der Triebwagen kommt aktuell im Maßstab 1:160 in einer digitalen Ausführung mit lastgeregeltem Decoder und beeindruckendem Sound. Und das zu einem Hammerpreis.



Fleischmann ist ein hochdetailliertes N-Modell mit freiem Blick durch den Triebwagen gelungen. Leider sind die Verbindungskabel zwischen Trieb- und Beiwagen deutlich sichtbar.

III zuzuordnen. Der Beiwagen hat die Betriebsnummer VB 142 124.

## Optik

Die Neuheit rollt mit fester Kupplung zwischen Trieb- und Beiwagen sowie mit einer feinen Nachbildung der Vorbildkupplung an den Frontseiten zum Modellbahner. Wer will, kann an den Stirnseiten extra zu beschaffende Fleischmann-Profikupplungen installieren.

Da sich der Hersteller offenbar aus Kostengründen dafür entschieden hat, für seine neue

Soundversion auf ein Basismodell aus dem Jahr 1995 zurückzugreifen, muss der VT-Fan zu einigen Kompromissen bereit sein. So sind der Trieb- und der Beiwagen mit fünf deutlich sichtbaren und zudem bunten Kabeln verbunden. Die feste Verbindung sorgt außerdem dafür, dass das vorbildentsprechende Trennen der beiden Fahrzeuge für das Umsetzen – etwa im Endbahnhof – nicht

möglich ist. Das Gespann ist für „Einrichtungsbetrieb“ gedacht, heißt: Das Licht brennt bei Vorwärtsfahrt am VT weiß und am VB rot. Bei Rückwärtsfahrt – das Vorbild machte das nur zum Rangieren – ändert sich daran nichts. Die feinen und sogar beleuchteten „Motorrad-Lampen“ auf dem Dach erweisen sich als

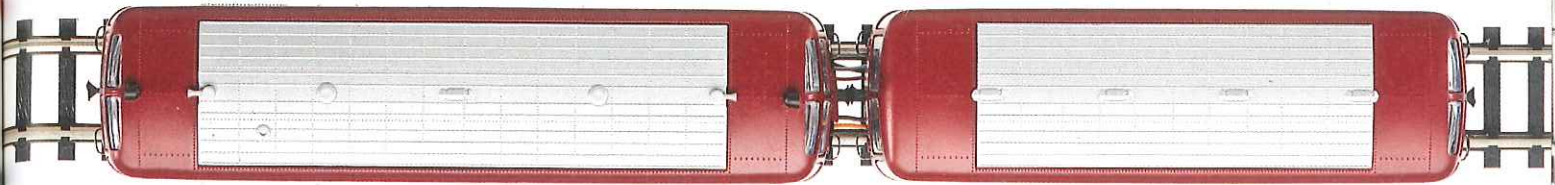
**F**ür ihre neueste Schienenbus-Variante (Artikel Nr. 740071) haben sich die Franken den VT 95 9240 des Bw Geldern (BD Köln) ausgesucht. Das Modell weist als Untersuchungsdatum den 22. August 1959 aus und ist der Epoche



Die Inneneinrichtung konnte dank des durchdachten Konzepts angedeutet werden. Der Sound kommt aus dem Beiwagen.







Der enge Wagenabstand und ein fein gesicktes Dach mit weiteren Details gehören zu den Highlights des roten Brummers.

leicht flüchtig. Wir empfehlen daher, diese – bevor es auf große Fahrt geht – mit einem Tröpfchen Kleber zu sichern.

Das Fahrgestell besteht aus Metalldruckguss. Der Dreipolmotor mit kleiner Schwungmasse wirkt auf beide Achsen des Triebwagens. Das Fahrgeräusch ist recht leise, so dass der Hörgenuss bei eingeschaltetem Sound nicht gestört wird. Die Betriebseigenschaften sind – bedingt durch die breite Stromabnahmebasis von Trieb- und Beiwagen – gut.

### Technik

Die Schokoladenseite der Neuheit ist neben der werkseitigen Innenbeleuchtung ihr fabelhafter Sound: Wer den Diesel mit F1 anwirft, wird mehr als überrascht sein. Ein derart reiner Motorsound ist selbst in großen Maßstäben keinesfalls die Regel. Unglaublich, wie selbst tiefe Töne, die den Motorklang erst realistisch machen, aus dem winzigen Fahrzeug dringen.

Absolut realistisch hat Fleischmann auch die Fahrgeräusche umgesetzt: Im Stand dieselt der VT vor sich hin, aber dann, beim Anfahren, dreht der Motor hoch. Beim Hochschalten der Gänge gibt es absolut vorbildgerecht

„Geräuschpausen“ beim Schalten. Selbst das Wendegetriebe gibt Geräusche von sich (F7). Und beim Anhalten geht der Motor in den Leerlauf über. Zu den weiteren Fahrgeräuschen zählen der knatternde Luftpresser (F8) und der zischend Luft ablassende Luftkessel (F12).

Zur Freude des „Soundbahners“ gibt es noch beispielsweise Türgeräusche (F4 und F14) oder Klänge, die beim Aufrüsten des Fahrzeugs entstehen (F11) oder auch beim Kuppeln (F13). Allen zwölf abrufbaren Funktionen gemein ist, dass die Akustik äußerst sauber und ohne Hintergrundrauschen ist. Darüber hinaus hat der VT noch vier weitere Funktionen zu bieten: abschaltbare Anfahr- und Bremsverzögerung, Rangiergang, Stummschaltung (die Geräusche klingen langsam aus) und Licht ein/aus.

Die Wartung des „Nebenbahnretters“ umfasst das gelegentliche Schmieren sowie den hin und wieder nötigen Wechsel der nicht mehr ganz zeitgemäßen Glühlampen. Das Gehäuse lässt sich dazu nach dem Zusammendrücken der Stirnseiten leicht abziehen. *Ulrich Lieb*

[www.fleischmann.de](http://www.fleischmann.de)

### Fazit

259 Euro (UVP) sind für den Schienenbus fällig. Für das Geld bekommt man ein Fahrzeug mit absolut überzeugendem Sound, wie ihn selbst Modelle größerer Maßstäbe nicht immer besitzen. Die Fahreigenschaften sind in Ordnung. Allerdings ist der Schienenbus – durchaus vorbildentsprechend – nur für den Einrichtungsverkehr gedacht.

### Das Vorbild: der VT 95 / VB 142



Die roten Schienenbusse traten in den 1950er Jahren als „Retter der Nebenbahnen“ auf den Plan. Fleischmanns Vorbild ist der einmotorige Schienenbus der Baureihe VT 95 mit dem Beiwagen VB 142, der kürzer ist als der

Motorwagen. Da der Beiwagen beim Original nicht als sogenannter Steuerwagen mit Lokführerstand ausgestattet ist, fährt der Schienenbus bei zweiteiligem Betrieb nicht als festgekuppelter Wendezug, sondern immer Motorwagen voraus. Dieser etwas umständliche Modus änderte sich erst nach Erscheinen des zweimotorigen VT 98 und dem dazu passenden Steuerwagen VS 98. Der Innenraum des VT 95 / VB 142 ist schlicht gehalten und ähnelt damaligen Omni- bzw. Oberleitungsbussen. Die Fahrzeuge verfügen über einen Büssing-Motor mit 110 bis 150 PS und ein Sechs-Gang-Getriebe. Damit wird eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h erreicht. Statt gewöhnlicher Zug- und Stoßeinrichtungen mit Puffern besitzt der VT 95 Mittelpufferkupplungen und Stoßfederbügel. 1968 erhielt der Triebwagen die neue Baureihennummer 795 mit den letzten drei Zahlen der Ordnungsnummer, die Beiwagen bekamen die Baureihennummer 995. Die letzten VT 95 wurden 1980 bei der DB außer Dienst gestellt. Lediglich das Bw Köln-Nippes hielt den 795 445 noch bis 1983 für die interne Beförderung von Mitarbeitern zur Brückenmeisterei Köln vor.