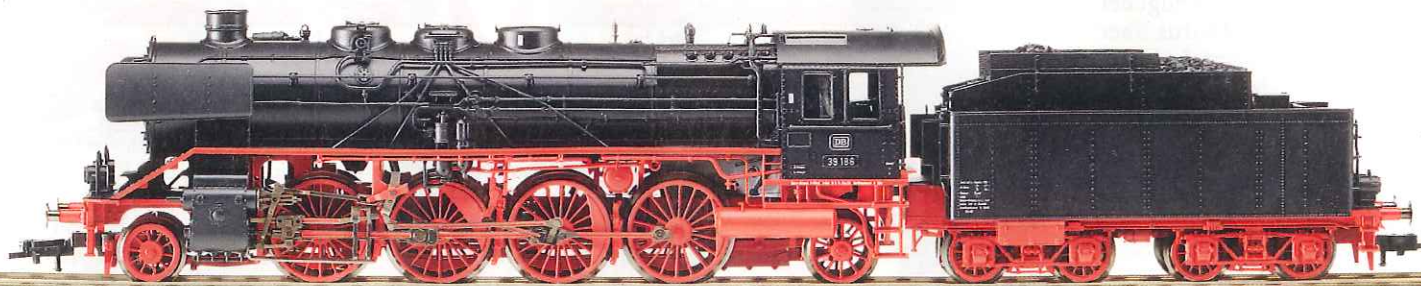


# Geliftete Fränkin

Mit der von den Berliner Borsig-Werken konzipierten Personenzug-Dampflok P 10 endete die Lokomotiv-Entwicklung in Preußen. Fleischmann hat nun seine mittlerweile in die Jahre gekommene Baureihe 39 einem gründlichen Facelift unterzogen und die preisgekrönte „Königin der Mittelgebirge“ als 39 186 in der Bundesbahn-Version wieder auferstehen lassen.



Tadellose Optik: Der Abstand zwischen Lok und Tender ist dank einer Kurzkupplung mit beidseitiger Kulissenführung gering.

**N**icht nur im Maßstab 1:87 ist die preußische P 10 ein beliebtes Modell, zählte das Vorbild doch einst zu den leistungsstärksten Länderbahnmaschinen und konnte als BR 39 noch bis Ende der 1960er Jahre im täglichen Einsatz auf der „Gäubahn“ südlich von Stuttgart bewundert werden.

Die Heilsbronner haben ihre seit Jahren im Standard-Sortiment vertretene Nachbildung

aktuell grundlegend überarbeitet. Neben einem optischen Facelift wurde das technische Innenleben dem heutigen Entwicklungsstand angepasst.

Fleischmanns Vorbild, die 39 186, wurde 1924 bei Linke-Hofmann in Breslau gebaut und nach fast 40 Jahren Einsatzzeit im Mai 1963 im Bahnbetriebswerk Stuttgart ausgemustert. Die mit Witte-Windleitblechen ausgestattete Lokomotive besaß bis zu ihrer Abstellung geschlossene Frontschürzen.

Für einen Test stand uns die Premiumversion mit DCC-Sound zur Verfügung. Das Modell steht unter der Artikel Nr. 413872 bereits beim Händler (UVP: 394 Euro). Die analoge Variante schlägt mit 319 Euro zu Buche (413802).

## Technik

Ein fünfpoliger wartungsfreier Bühler-Motor treibt die knapp 600 Gramm schwere Maschine an. Die Leistung wird über zwei Antriebswellen und Schnecken-/Zahnradgetriebe auf alle

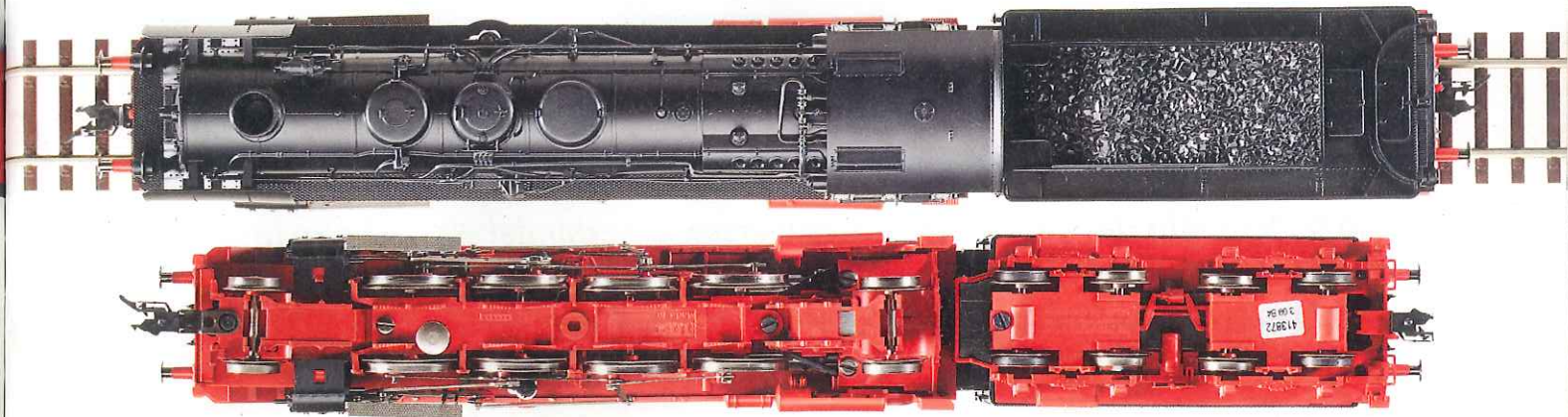
vier Achsen des Schlepptenders übertragen. Zur Verbesserung des Fahr- und Ausrollverhaltens besitzt eine Antriebswelle eine wohlproportionierte Schwungmasse. Für eine Erhöhung der Zugkraft sorgen außerdem vier mit Haftreifen bestückte Tenderräder. Die Beförderung vorbildlich langer Züge stellt somit kein Problem dar. Bei unseren Tests beförderte die Lok mühelos bis zu neun Eilzugwagen.

Die Energieversorgung erfolgt über Schleifkontakte an den Tender- und Laufträgern der Lok. Bei unseren Fahrtests zeigte die Probandin in allen Geschwindigkeitsbereichen ein stets ruhiges und sanftes Fahrverhalten. Bereits bei umgerechnet 3 km/h rollte das Modell ohne Rucken übers Gleis. Selbst in komplizierten Weichenstraßen gab es keine Aussetzer. Mit umgerechnet 114 km/h liegt die ermittelte Höchstgeschwindigkeit sehr nahe an der des Originals (110 km/h).

Die sechspolige Digital-Schnittstelle nach NEM 651 ist im Lokkessel vor dem Führerhaus untergebracht. Sie ist nach Lösen von drei Schrauben auf der Fahrzeugunterseite gut erreichbar.

Charakteristika der Neuheit sind die geschlossene Frontschürze und der preußische Tender der Bauart 2'2' T 31,5.





Typisch Fleischmann: Modernste Digitaltechnik paart sich mit dem altbekannten Schaltpilz der Franken.

bar. Hier befindet sich auch der verbaute DCC-Decoder des Wiener Herstellers ZIMO. Der kleine Lautsprecher ist unauffällig im Führerhaus positioniert und stört daher die Optik nicht.

Der Sound der imposanten Lok kann ohne mit der Wimper zu zucken als absolut überzeugend und vorbildnah bezeichnet werden. Sämtliche Geräusche werden klar und ohne irgendwelches störendes Knacken wiedergegeben.

Tenderseitig besitzt Fleischmanns Neuauflage eine Kurzkupplungskulisse mit Kuppelungsaufnahme nach NEM 362. Die Front wartet ebenfalls mit einer Steckkupplung auf. Um den Abstand zwischen Lok und Tender möglichst gering zu halten, spendierte der Hersteller seiner Neuheit eine Kurzkupplung mit beidseitiger Kulissenführung. Das mit der Fahrtrichtung wechselnde warmweiße Dreilicht-Spitzen-signal lässt sich im Digitalbetrieb ein- bzw. ausschalten.

### Optik

Wie wir es von einem Fleischmann-Modell nicht anders erwartet haben, ist die Novizin

bereits werkseitig komplett zugestrichelt. Ein absolutes Highlight ist der Lokkessel mit seinen filigranen freistehenden Leitungen und Aggregaten. Auch das Fahrwerk kann mit zierlichen Metallrädern und feinen Radreifen punkten. Die filigrane Heusinger-Steuerung rundet den positiven Eindruck gekonnt ab. Die Laufbleche im Bereich der Steuerung bestehen aus feinen Ätzteilen.

Die seidenmatt glänzende Lackierung ist dünn und makellos aufgebracht. Von ihr werden keine der feinen Details abgedeckt. So kommen beispielsweise auch die zierlichen Nietimitationen voll zur Geltung. Unterschiede zwischen den verwendeten Werkstoffen Zinkdruckguss und Kunststoff sind nicht auszumachen.

Wie die Zuglok wartet auch der Schlepptender der preußischen Bauart 2'2' T 31,5 mit scharfkantigen Gravuren auf. Seine fast archaisch anmutenden Fachwerk-/Diamond-Drehgestelle sind in allen wesentlichen Details fein nachgebildet.

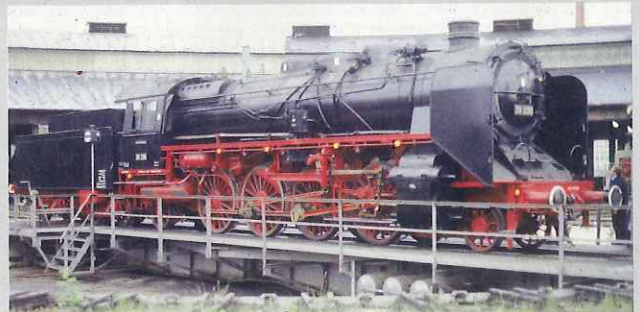
Heinz Hofmann

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



Gut erreichbar: Die digitale Schnittstelle und der Decoder befinden sich gut zugänglich im Stehkessel des Modells.

### Das Vorbild: die Baureihe 39



Die Zugkraft der P 8 reichte nach dem Ersten Weltkrieg für zahlreiche Aufgaben nicht mehr aus. So kam es zur Entwicklung der P 10. Die Maschine war die leistungsstärkste Personenzug-Dampflokomotive der Länderbahnen. Bis 1927 wurden 260 Exemplare von verschiedenen Herstellern gefertigt. Die DRG reichte die P 10 als Baureihe 39 in das Nummerierungsschema ein (39 001 bis 39 260). Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben bei der DB 145 und bei der DR 94 Fahrzeuge. Bis 1967 setzte die Bundesbahn ihre Loks im Schnell- und Eilzugdienst rund um Frankfurt, Augsburg, Köln, Karlsruhe und Stuttgart ein, Auslauf-Bw war Stuttgart. Die DR rekonstruierte zwischen 1958 und 1962 insgesamt 85 betriebsfähige Maschinen. Diese erhielten geschweißte Reko-Kessel mit Verbrennungskammer und eine Mischvorwärmanlage. Zudem wurde der Rahmen verlängert. Zum Einsatz kam die nun als Baureihe 22 bezeichnete Maschine besonders in Thüringen und Sachsen. Im Rahmen der EDV-Nummerierung wurden die Fahrzeuge wieder als BR 39 eingereiht. Ihr Einsatzende kam 1971.

Foto: Horst Wild

### Fazit

Stolze 394 Euro sind für die Premiumausführung der renovierten Baureihe 39 zu berappen. Dafür erhält der Epoche-III-Bahner ein technisch gut ausgestattetes und ausgereiftes Modell, das es in puncto Detaillierung durchaus mit jüngeren Konkurrenten aufnehmen kann. Über alle Zweifel erhaben präsentieren sich die Fahreigenschaften, Fleischmann eben.