

POLNISCHES KRAFTPAKET



In Polen ist die EU07 des Typs 303E kaum noch wegzudenken: Die Staatsbahn PKP beschaffte ab 1983 über 240 Exemplare. Die bis zu 125 km/h schnelle E-Lok wird seitdem zwischen Ostsee und Hoher Tatra vorwiegend vor Schnell- und Personenzügen eingesetzt. Schlesienmodelle bringt die Maschine in mehreren Varianten. Wir testeten das Erstlingswerk der Düsseldorfer in der analogen Version.

Mit der 303E, dem Nachfolgemuster des EU07-Typs 4E, hat sich Kleinserienhersteller Robert Reschka für die Umsetzung einer bis heute in Polen allgegenwärtigen E-Lok

entschieden. Der Düsseldorfer, der sein Geld im Hauptberuf mit der Fliegerei verdient, ist begeisterter Modellbahner und Polen-Fan gleichermaßen. Daher wollte er sich bei seinem Erstlingswerk auch auf keine halben Sachen einlassen: So erscheint die Maschine in sage und schreibe 14 Varianten, die für jeweils 189,80 Euro angeboten werden (Artikel Nr. 107001 ff).

Die Modelle unterscheiden sich dabei auch in formentechnischer Hinsicht.

Technik

Angetrieben wird die 357 Gramm schwere Neukonstruktion von einem mittig liegenden Fünfpoler, der seine Leistung über zwei Edelstahl-Kardanwellen via Schnecken-/Stirngetriebe

auf alle vier Achsen der Drehgestelle überträgt. Zur Verbesserung der Fahreigenschaften haben die beiden Antriebswellen gut proportionierte Schwungmassen erhalten. Die Antriebsräder tragen werkseitig keine Haftreifen. Dafür wird eine mit Haftreifen bestückte Austauschachse (deren Einbau kein Problem darstellt) mitgeliefert. Eine prima Idee!

Das Innere der EU07 ist nach Lösen von vier bodenseitigen Befestigungsschrauben und dem Abhe-

ben des Gehäuses gut erreichbar. Das Einsetzen eines Decoders in die 21-polige Schnittstelle – Robert Reschka empfiehlt ESUs Lok-Pilot oder Lok-Sound V4.0 – stellt ebenfalls keine besondere Herausforderung dar. Ein Lautsprecher mit Abstrahlung nach unten ist bereits vorhanden.

Bei unseren ausgiebigen Tests zeigte die uns überlassene EU07-



Schöner Gimmick: Die Führerstandtüren lassen sich öffnen. Aber auch die Inneneinrichtung ist nicht von schlechten Eltern.

Kurz nachgefragt



Robert Reschka (Inhaber)

Im Hauptberuf sind Sie Pilot. Da ist man eher nicht geneigt, sich auf Risiken einzulassen. Warum tun Sie dies bei Ihrem Hobby? Eine Neukonstruktion bedeutet immer ein nicht unerhebliches wirtschaftliches Wagnis.

Das ist richtig. Die Fähigkeit aus meinem Beruf, Risiken zu antizipieren, korrekt einzuschätzen und schnell eine richtige Entscheidung zu treffen, hat mir bei diesem Projekt sehr geholfen. Die Idee, Modelle polnischer Loks herzustellen, verfolgt mich schon seit 2006. Ich bin der Meinung, man sollte im Leben etwas wagen. Wenn es schief geht, hat man es wenigstens versucht.

Warum fiel Ihre Wahl ausgerechnet auf ein polnisches Vorbild?

Ich lebe zwar seit 33 Jahren in Düsseldorf, bin aber gebürtiger Oberschlesier, daher übrigens auch der Firmenname. Als Kind bin ich an der Strecke Tarnów - Kraków aufgewachsen, und dort wurde meine Liebe zur Eisenbahn geweckt. Die EU07 ist neben der ET22 die markanteste Lok aus meiner Kindheit.

Wer hat die Konstruktion angefertigt, und wo wird das Modell produziert?

Als wir mit dem Jumbo mal wieder einen Stop über mehrere Tage in Hong Kong hatten, habe ich einen jungen und sehr fähigen Konstrukteur kennengelernt. Damit war die größte aller Hürden – einen fähigen und motivierten Konstrukteur zu finden – genommen. Es macht unheimlich Spaß mit ihm zusammenzuarbeiten. Nach drei Jahren sind wir mittlerweile richtig gute Freunde geworden. Einen bestimmten Hersteller gibt es nicht. Wir kooperieren eng mit einem kleineren Fertigungsbetrieb.

Wie verkauft sich die EU07, und wie kommt der Interessent an ein Fahrzeug?

Ich muss gestehen, dass mich der

gute Abverkauf sehr überrascht hat. Ich hatte sehr viel pessimistischer kalkuliert. In Polen gibt es die Lok bei ausgewählten Händlern. Deutsche Fans können sie über unseren Webshop oder im hiesigen Fachhandel erwerben.

Sind weitere Projekte geplant?

Ja, einige. Die EU07-Reihe wird demnächst um die Varianten EU06, EU07 (Typ 4E), EP08 sowie die Doppellok ET41 ergänzt. Die Entwicklung und der Werkzeugbau sind bereits abgeschlossen. Die Modelle kommen nach der jetzigen 303E-Serie. Auf einen genauen Zeitplan möchte ich mich allerdings nicht festlegen. Derzeit arbeiten wir am Werkzeugbau für die SU45, deren Antrieb wir später für die ET22 und SU46 nutzen. Dies sind die bisher fest geplanten Loks.

527 ein stets gutmütiges Fahrverhalten. Bereits ab umgerechnet 3 km/h rollt das Modell ruckfrei und sonor schnurrend über die Gleise. Auch Weichenstraßen und enge Kurvenrunden wurden mit Bravour durchlaufen. Ein gut abgestimmtes Getriebe sorgt dafür, dass die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit mit 135 km/h nur wenig über der des Originals (125 km/h) liegt. Im reinen Adhäsionsbetrieb (ohne Haftreifen) machte die Maschine selbst vor einem Ganzzug mit 58 zweiachsigen Kesselwagen nicht schlapp. Auf der Dreiprozentrampe verringerte sich deren Zahl auf 51 – ein mehr als sehenswerter Wert.

tung über Lichtleiter zu den Fahrzeuglampen geleitet wird. Die Beleuchtung funktioniert selbst bei geringer Geschwindigkeit absolut flackerfrei. Während im Analogbetrieb nur ein weiß/roter Lichtwechsel möglich ist, lassen sich in digitaler Umgebung zusätzlich die Führerstandbeleuchtung und das Fernlicht schalten.

Optik

Selbst dem kritischsten Betrachter bleibt das Herzblut, mit dem Reschka sein erstes Modell umgesetzt hat, nicht verborgen. Nicht nur angesichts des Preises präsentiert sich die maßstäblich umgesetzte Lok mit Features wie zu öffnenden Führerstandtüren, einer tollen Inneneinrichtung und Federpuffern auf einem absolut hohen Level. Bei der EU07-527 wurden die großen

Eimerlampen mit den getrennten weißen und roten Beleuchtungen äußerst gekonnt in Szene gesetzt. Die seidenmatte und blasenfreie Lackierung wirkt insge-

samt stimmig. Gleiches gilt für die vollständigen Anschriften. *Heinz Hofmann*

www.schlesienmodelle.de

Fazit

Wir geben Robert Reschka für sein Erstlingswerk eine glatte Eins. Neben guten Fahreigenschaften und einer tollen Zugkraft besticht die EU07 durch Filigranität und Detailreichtum. Der Preis von knapp 190 Euro ist fast schon ein Schnäppchen. Vielleicht lässt sich der Düsseldorfer ja irgendwann zur Nachbildung einer deutschen Lok überreden ...

Das Vorbild: die Baureihe EU07



Die bis 1971 in Lizenz des britischen Herstellers English Electric bei Pafawag in Wrocław gefertigte E-Lok der Baureihe EU07 Typ 4E wurde ab 1983 bei der Firma Cegielski in Poznań in leicht veränderter Form weiterproduziert. Der Lokkasten der

für die polnische Staatsbahn PKP produzierte Maschine wurde dabei um 32 Zentimeter verlängert, zudem erhielten die Loks gesickte Seitenwände und wurden für den Einbau von automatischen Kupplungen vorbereitet. Die so geänderten Maschinen wurden als 303E bezeichnet, aber weiterhin der Baureihe EU07 zugeordnet. Die Bo'Bo'-Loks erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h. Aufgrund der Störanfälligkeit der Motoren bei höheren Geschwindigkeiten wurden ab 1995 insgesamt 97 Exemplare umgebaut und fortan als EP07 geführt. Im Rahmen des Umbaus bekamen die Maschinen zudem neue Getriebe. Anzutreffen sind die EU07 und die EP07 heute auf fast allen elektrifizierten Strecken der PKP. Es gibt in Polen kaum ein Bahnbetriebswerk, in dem die Bauart nicht stationiert ist. Durch den Zulauf neuer E-Loks hat die Ausmusterung jedoch bereits begonnen.

Fotos: Peter Wagner



Ob Griffstangen, Signalthörner, Außenspiegel oder Scheibenwischer – die EU07-527 überzeugt mit zahlreichen angesetzten Feinheiten.