Bei Roco geht es Schlag auf Schlag. Der TT-Taigatrommel folgt im Blockabstand die 44 in derselben Baugröße.

# TT-Jumbo

Die wuchtige Gestalt der 44 haben die Modell-Konstrukteure stimmig in 1:120 umgesetzt.

Auch die Stirnansicht vermag zu gefallen. Die schiefe Lampe ist ein Fabrikationsfehler.

Kraft in allen Lebenslagen: Das zeichnete die Originale in ihrer bei der DR bis 1986 währenden Regeldienstzeit aus. Allerdings wollte die 44 sehr gut gefüttert werden, weshalb viele Heizer die kohlegefeuerten Riesen verfluchten.

Das TT-Modell von Roco gibt sich da genügsamer. Bereits 1,7 V reichen aus, um die 44 geräuschlos mit weniger als 1 km/h zum Kriechen zu veranlassen. Bis zum moderat überhöhten Maximaltempo von 99 km/h bei 12 V verbleibt ein gewaltiger Regelbereich. Der Motor sitzt im Tender und treibt die beiden äußeren Achsen an, deren Räder mit Haftreifen belegt sind. So gerüstet, zieht die 44 einen 20 Wagen starken Güterzug in der Drei-Prozent-Rampe an. Das ist bemerkenswert, weil sich in den Zug auch zwei Roco-Clean-Schienenreinigungswagen eingeschlichen hatten! Bemerkenswert schlecht ist allerdings die Stromabnahmebasis: Außer vier Lok- werden nur noch zwei Tender-Räder dazu herangezogen. Selbst auf den recht sauberen Gleisen der Testanlage kam es gelegentlich auf alten Tillig-Weichen zu Aussetzern. Der Auslaufweg von 44 mm aus 80 km/h geht in Ordnung.

Die Gestaltung entspricht dem von Roco gewohnten hohen Niveau. Wo es sinnvoll war, hat man die Leitungen am Kessel separat angesetzt, die Handräder sind durchbrochen ausgeführt. Die Loklaternen gefallen durch stimmige Form, jedoch leuchtet die obere heller als die beiden unteren. Beim Testmuster stand zudem eine Laterne auffallend schief. Die Räder erhielten zur Vermeidung von Farbunterschieden einen feuerroten Farbüberzug. Die Stärke der Speichen geht bei einer Neukonstruktion gerade noch in Ordnung. Die komplett aus Kunststoff gefertigte Steuerung wirkt etwas ölig, genau so also, wie es sich der Betriebsbahner wünscht. Am vorderen Pufferträger sind angenehm feine Tritte eingesteckt. Die Stirnseiten können mit Pufferträger-Details bestückt werden. Kolbenstangen-Schutzrohre liegen ebenso bei wie je zwei alte und neue TT-Kupplungen. Freunde von Vorspann-Fahrten werden begrüßen, dass die 44 auch vorne eine Kurzkupplungskulisse aufweist. Alle anderen könnte die wuchtige Kupplungsdeichsel

Etwa 1 mm rückt die Blende (links) nach dem im Text beschriebenen Basteltipp nach Innen.

stören. Der Abstand zwischen Lok und Tender ist angenehm kurz und wird zudem durch in den Führerstand reichende Blenden kaschiert.

Der 2'2'T34-Tender weist vorbildentsprechende Gravuren auf. Durch die separat zwischen Blende und Fahrwerk gesetzten Bremsklötze stehen die Blenden allerdings unnötig weit außen. Wer die Zapfen der Blenden etwas kürzt, die Bremsbacken von dem Spritzling trennt und anschließend mit Sekundenkleber einklebt, darf sich über eine sichtbare Verbesserung der Drehgestelle freuen. Etwa 2 mm zu weit ragen die unteren Lampen aus dem Tendergehäuse. Die oberhalb der Drehgestelle verlaufenden Leitungen sind separat angesetzt. Auch die Ausführung von Lackierung und Beschriftung verdient Lob.

Die Roco-44 bereichert den TT-Markt um ein zeitgemäß gestaltetes und vorbildgemäß kräftiges Modell, für das ein Preis von 219 Euro noch vertretbar ist. *Jochen Frickel*