

Piko baut weiter DB-Einheits-E-Loks. Nach der leichten E 41 folgt nun die E 50. Aktuell gelangen die ersten Modelle der schweren Güterzuglok in den Handel.

Der Kraftprotz



Das Gesicht der DB-Einheits-E-Loks ist bei Pikos 150 sehr gut wiedergegeben. Die Scheibenwischer sind angespritzt.

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Piko
- ▶ Nenngröße: H0
- ▶ Bestellnummer: 51640
- ▶ Antrieb: Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen auf vier Radsätze
- ▶ Schnittstelle: PluX22
- ▶ Beleuchtung: Weiß-Rot-Lichtwechsel
- ▶ Haftreifen: Zwei
- ▶ Fahrwerk/Gehäuse: Metall/Kunststoff
- ▶ $v_{max} - v_{min}$: 136 km/h – 2 km/h
- ▶ Gewicht: 446 Gramm
- ▶ Zurüstteile: Bremschläuche
- ▶ Preis: 162,99 Euro (UVP)

Sie war die schwerste Type des Einheits-E-Lok-Programms der jungen Bundesbahn. Von 1957 bis 1973 wurden 194 der 100 km/h schnellen Maschinen in Dienst gestellt. Unter dem schlichten Blechmantel verbarg sich pure Kraft, die E50 wurde vom Personal aufgrund ihrer Anfahrzugkraft von 428 kN sehr geschätzt.

Über die lange Beschaffungszeit änderten sich Technik und Aussehen der Loks erheblich. Piko wählte mit der 150 178 eine Lok der zuletzt gelieferten Bauart. Deren

Kennzeichen waren moderne Drehgestelle mit Flexicoil-Federung und Drehdämpfern, Schienenräumer und helle Fensterahmen. Auch Verschleißpufferträger und Klatter-Lüftergitter stehen für die jüngste Variante der schon als Baureihe 150 abgelieferten Loktype. Die 178 war zeit lebens im Südwesten der Republik zu Hause, zunächst in Kornwestheim, ab 1981 in Stuttgart und schließlich wieder im ursprünglichen Bw, wo sie zum Jahresende 1999 ausgemustert wurde, immer noch im grünen Farbleid, aber mit rotem DBAG-Keks.

Schwere Güterzüge waren das Haupteinsatzgebiet der von Piko als Vorbild gewählten Kornwestheimer 150 178. Doch gerade im Südwesten war die Baureihe 150 auch vor Reisezügen zu sehen, für Eisenbahnfreunde eine willkommene Abwechslung.



FOTOS: RAINIER ALBRECHT



Ein gut detailliertes Dach mit feinen Stromabnehmern sowie ein modernes, aufgeräumtes Innenleben zeichnen das Modell aus. Sehr flach ist die Maschinenraum-Imitation ausgefallen.

Alle eingangs genannten Bauart-Merkmale der letzten Bauserien finden sich auch beim H0-Modell von Piko wieder. Die Wahl einer Lok dieser Bauart ist erfreulich, wurden doch mit den Konkurrenzmodellen von Märklin und Roco durchweg ältere Maschinen nachgebildet.

Piko lässt sich aber beispielsweise mit eingesteckten Lüftergittern (die schon der Klatter-Serienbauart ohne umlaufenden Rahmen entsprechen) und den angesteckten Verschleißpufferträgern Optio-

nen für abweichende Varianten offen. Das Modell aus der Expert-Serie ist rundum gelungen: Weder Lackierung und Beschriftung noch die Detaillierung geben Anlass

Die 150 überzeugt optisch und fahrtechnisch

zur Kritik. Viele Bauteile sind angesetzt, wie zum Beispiel die Front- und Tür-Griffstangen, die Zugfunkantenne oder die Heizkupplung. Die Scheibenwischer sind hin-

gegen angespritzt, was aber aufgrund der Passgenauigkeit der Fenstereinsätze und der sorgfältigen Lackierung fast nicht zu erkennen ist. Auch die Dachausrüstung überzeugt, beispielsweise durch feine Pantografen oder konturscharfe und sehr plastisch wirkende Lüftergitter.

Die Fahreigenschaften des Analog-Modells sind ausgezeichnet, insbesondere die mögliche Kriechgeschwindigkeit überraschte beim Test. Zugkraftprobleme dürften mit der schweren Lok auch bei langen Modellgüterzügen nicht auftreten. Für die Digitalisierung steht eine moderne PluX22-Schnittstelle bereit, auch an den nachträglichen Sound-Einbau ist gedacht.

Der geforderte Preis zeigt, dass die veränderten Rahmenbedingungen (Lohn- und Transportkosten, Wechselkurse) einer Produktion in Fernost auch an Piko nicht spurlos vorübergehen. Dennoch ist die 150 angesichts der bei allen Testkriterien gebotenen hohen Qualität als preiswert zu bezeichnen. □ *A. Bauer-Portner*