

Vor zwei Jahren präsentierte Piko sein sehr gut ausgeführtes und trotzdem preisgünstiges Modell des Bundesbahn-Klassikers V 200. Nun folgt die zur diesjährigen Nürnberger Messe angekündigte große Schwester, die V 200¹ für H0.

Wirtschaftswunder



Die Schürze unterhalb der Puffer ist schwenkbar ausgeführt. Nach Entfernen der Kupplung bleibt sie gerade ausgerichtet und die Zurüstteile können montiert werden.

STECKBRIEF

- ▶ Hersteller: Piko
- ▶ Bestellnummer: 52600 (DC)
- ▶ Rahmen/Gehäuse: Metall/Kunststoff
- ▶ Antrieb: Fünfpol-Motol mit zwei Schwungmassen wirkt auf alle Radsätze
- ▶ Haftreifen: Zwei
- ▶ V_{max} : 182 km/h (12 Volt)
- ▶ V_{max} Vorbild: 140 km/h bei 9,6 Volt
- ▶ V_{min} : 3 km/h (1,2 Volt)
- ▶ Gewicht: 416 Gramm
- ▶ Beleuchtung: Weiß-Rot-Lichtwechsel
- ▶ Schnittstelle: PluX22
- ▶ Preis: 119,99 Euro (UVP)

Das ist nur konsequent: Nach dem Erfolg mit dem Modell der DB-V 200 legt Piko nun nach und bietet auch eine H0-Version der verstärkten Baureihe V 200¹ (später 221) an. Technisch basiert die Neukonstruktion auf dem bewährten Modell, doch werden alle Unterschiede zwischen den beiden roten Schwestern berücksichtigt: abweichende Abrundungen an den Lokfronten, andere Einteilung der Lokseiten mit nur einem kleinen Maschinenraumfenster, andere Dachausführung und neue Drehgestelle. In Anbetracht etlicher gut ausgeführter Konkurrenzmodelle ist die Messlatte

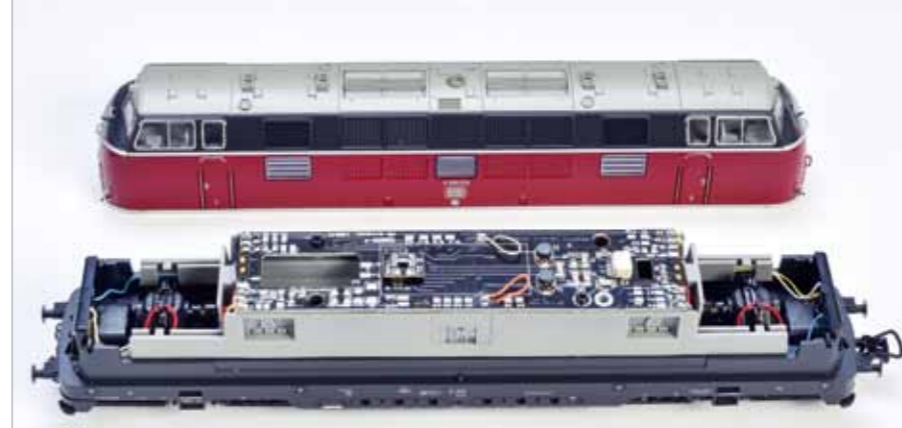
für die V 200¹ hoch anzusetzen. Pikos neuer Großdiesel nimmt die Herausforderung an. Schon beim Blick auf das Dach fallen viele schön herausgearbeitete Details auf, beispielsweise die eingesetzten Auspuffaufsätze mit geöffnet dargestellten Klappen oder die fein geätzten Gitter über den beiden Dachlüftern. Durch die exakt eingesetzten Fenster mit sauber aufgedruckten Rahmen fällt der Blick in die eingerichteten, sogar beleuchteten, jedoch menschenleeren Führerstände.

Seitenflächen und Rahmen sind scharfkantig graviert und exakt mehrfarbig bedruckt. Laut Anschriften ist V 200 123 im

Schnellzugeinsätze spielten für die V 200¹ viele Jahre eine wichtige Rolle. Die meisten Modellbahner werden ihre Loks deshalb auch in dieser Form einsetzen.



FOTOS: BANNER ALBRECHT



Aufgeräumt wie schon beim Vorgängermodell zeigt sich das Lokinnere. In der Mitte der Hauptplatine liegt die PluX22-Schnittstelle mit genügend Platz für den Einbau eines Decoders.

Bw Villingen beheimatet, ist also eine auf der Schwarzwaldbahn eingesetzte Lok. Die gerundete Form der Lokfronten wurde sehr gut getroffen, allenfalls ist der leichte Einzug des Vorbilds im untersten Bereich, dort, wo die unteren Leuchten angebracht sind, etwas zu stark ausgefallen. Sehr gut wirken die Lampeneinfassungen und die Typhon-Abdeckungen mit feinsten Gitternachbildung. Stärker vom Vorbild abweichend ist die unten abknickende Form der Schürzen. Deren bewegliche, von der Kupplung angelenkte Ausführung ermöglicht eine geschlossene Frontpartie, die durch einen nur schmalen Spalt erkauf wird. An der Zugspitze wird mit den beiliegenden Zurüstteilen für die Lokfront eine

sehr gute Wirkung erreicht. Die Drehgestelle bestechen durch Tiefenwirkung und Filigranität. Details wie Blattfedern, Schleuderschutzeinrichtungen und Geberleitungen sind freistehend angesetzt.



Drehgestell- und Rahmen-detaillierung geben keinen Anlass zur Kritik und sind den Konkurrenzmodellen mindestens ebenbürtig.

Die Fahreigenschaften zeigen sich ausgeglichen. Zu loben sind die auch im Analogbetrieb erreichbare Mindestgeschwindigkeit und die exakt der NEM-Vorgabe entsprechende Höchstgeschwindigkeit. Ein Umbau zur digitalen Soundlok wird mittels Piko-Zurüstsatz (ESU-Sounddecoder und Lautsprecher) mit einfachsten Mitteln möglich sein, es sind lediglich zwei Drähte an der Platine anzulöten. Das Gehäuse lässt sich nach Lösen von zwei Schrauben sehr leicht abnehmen. Zum geforderten Preis ist Pikos V 200¹ ein Wunder an Wirtschaftlichkeit, auch für den Modellbauer. Ende Mai wird das Modell ausgeliefert. □ abp