



Die Baureihe 187 als H0-Modell von Piko

## Für die letzte Meile

*Erst zur Spielwarenmesse 2014 hatte Piko die 187 angekündigt, schon im Herbst war sie lieferbar. Das Besondere an der Maschine: Modellbahner können mit dieser Lok ihren Anschließter direkt bedienen und brauchen dafür nicht mal eine Fahrleitung. Damit eröffnet das Modell völlig neue Möglichkeiten des Spielbetriebs. Bernd Zöllner war zudem von der Detaillierung begeistert.*

Zeitgemäße Elloks haben es Piko offenbar angetan. Und deren akribische und gekonnte Umsetzung zu einem moderaten Preis ist fast schon sprichwörtlich. Auch beim aktuellen Modell der BR 187 gibt sich Piko keine Blöße. Das Markenzeichen der Bombardier-Triebfahrzeuge, die um das Führerstandsfenster heruntergezogene Bauchbinde, kennzeichnet auch bei diesem Modell die rundliche Kopfform des Vorbildes in gekonnter Weise. Durch stimmige Gesamtproportionen kann das Modell schon auf den ersten Blick überzeugen.

Beeindruckend ist hier erneut die beim Modell immer zuerst ins Auge fallende Dachausstattung. Da fehlt einfach nichts. Die neu konstruierten Nachbildungen der Stromabnehmer des aktualisierten Stemmann-Typs DSA 200 bestehen in ihren Hauptbauteilen (Rahmen, Unterscherenarm,

Oberschere) aus Kunststoff und überzeugen durch korrekte Durchbildung und Filigranität. Damit tragen sie wesentlich zum stimmigen Erscheinungsbild dieses Lokmodells bei.

Typisch für das Vorbild ist auch der weitgehende Verzicht auf klassische Dachleitungen. Charakteristisch ist hingegen die Verwendung von Hochspannungskabeln, die mit Schellen auf dem Dach befestigt sind. Auch das wurde von Piko genauso umgesetzt. Puristen müssten allerdings noch die Befestigungsschellen mit schwarzer Farbe nachbehandeln ...

Die Kabelendverschlüsse an jeweiligen Kabelende wurden ebenso korrekt durchgebildet wie der „Knotenpunkt“, an dem alle vier Kabel zusammentreffen und die Spannung mit kupferfarbenen flexiblen Leitungen zu den Durchführungsisolatoren geleitet werden. Auch die drei Überspannungsableiter

in der Nähe der Stromabnehmer entsprechen in Form, Farbe und Größe absolut dem Vorbild und zeigen sogar die Anschlussleitungen.

Ansonsten wird die Dachfläche durch feine Gravuren von Lüftergittern und Antirutschbelägen bestimmt. Auf den Führerraumdächern finden sich als angesetzte Teile je zwei verschiedene Makrofone und eine Zugbahnfunkantenne. Besonders erwähnt werden muss aber der Auspuff des Hilfsdiesels für den „Last-Mile-Betrieb“ als Extrateil, welches silbern lackiert ist.

Die Front der Lok wird durch passgenau eingesetzte gewölbte Frontfenster mit angravierten und schwarz abgesetzten Scheibenwischern bestimmt. Alle Griffstangen sind hier freistehend ange-setzt. Die Auftritte und Roste an der Stirnseite verfügen über feine Gitterstrukturen. Führerstandseinrichtungen sind natürlich auch vorhanden.

An den Seiten finden sich im Bereich der Führerstände passgenau eingesetzte Fenster, Aufstiege mit strukturierten Trittrosten und angravierte Türkonturen, die durch farbig abgesetzte Beschläge und eine plastische Andeutung der neuartigen Griffstangen an der Unterkante vervollständigt werden. Auch die Rückschaukameras sind am richtigen Platz.

Eine Besonderheit sind die glatten Seitenwände, die durch das „Flex Panel“ entstehen, dessen Rahmenteile mit Befestigungsschrauben korrekt durchgebildet wurden. Am Übergang zu den



Linke Seite: Abgebügelt hat 187 002 die elektrifizierte Hauptstrecke verlassen und befördert ihren Zug über ein Nebengleis selbst zum Empfänger. Nach der Leistung verkehrt sie wieder – diesmal Lz – unter Fahrdrabt.

Dachhauben sind wieder die Befestigungselemente gut zu erkennen.

Eine gute Tiefenwirkung ergibt sich bei den Sandeinfüllöffnungen, weil die Verschlüsse hinter den Gehäuseöffnungen im Lokrahmen eingelassen sind. Sie sind mit den Sandkästen als ein Bauteil gespritzt, sodass geschickterweise kein zusätzlicher Montageaufwand entsteht. Gleiches gilt auch für die beiden Tankeinfüllöffnungen auf jeder Lokseite, die quasi als Laschen des Tanks angeformt sind.

Zwischen den Drehgestellen finden sich die Nachbildungen des Transformators, des Batteriebehälters und des Hauptluftbehälters und als Besonderheit der Kraftstofftank für den Hilfsdiesel. Auch die für Bombardier-Loks typischen Zug-/Druckstangen fehlen nicht.

Die reliefartig gravierten Drehgestellblenden zeigen alle wesentlichen Bauteile in korrekter Durchbildung. Die Schlingerdämpfer und der Indusimagnet sind Extrateile. Es fehlt allerdings der Schweizer Integra-Magnet, ohne den das konkrete Vorbild dieses Modells in der Schweiz nicht hätte fahren dürfen. Die Radscheiben haben richtig profilierte Bremssegmente, die silber bedruckt sind.

Die seidenmatte Lackierung entspricht in allen Bereichen und allen Farbtönen genau dem gewählten Vorbild und ist wie immer makellos mit scharfen Farbtrennkanten ausgeführt. Die Anschriften passen in allen Einzelheiten zum gewählten Vorbild.

Die Dachausrüstung lässt keinerlei Wünsche übrig. Die neukonstruierten Stromabnehmer des Typs DSA 200 – jeweils mit schweizerisch schmalen und normalbreitem Schleifstück – überzeugen ebenso wie die Hochspannungsdachleitung und die Durchführungsisolatoren neben der Sammelschiene.



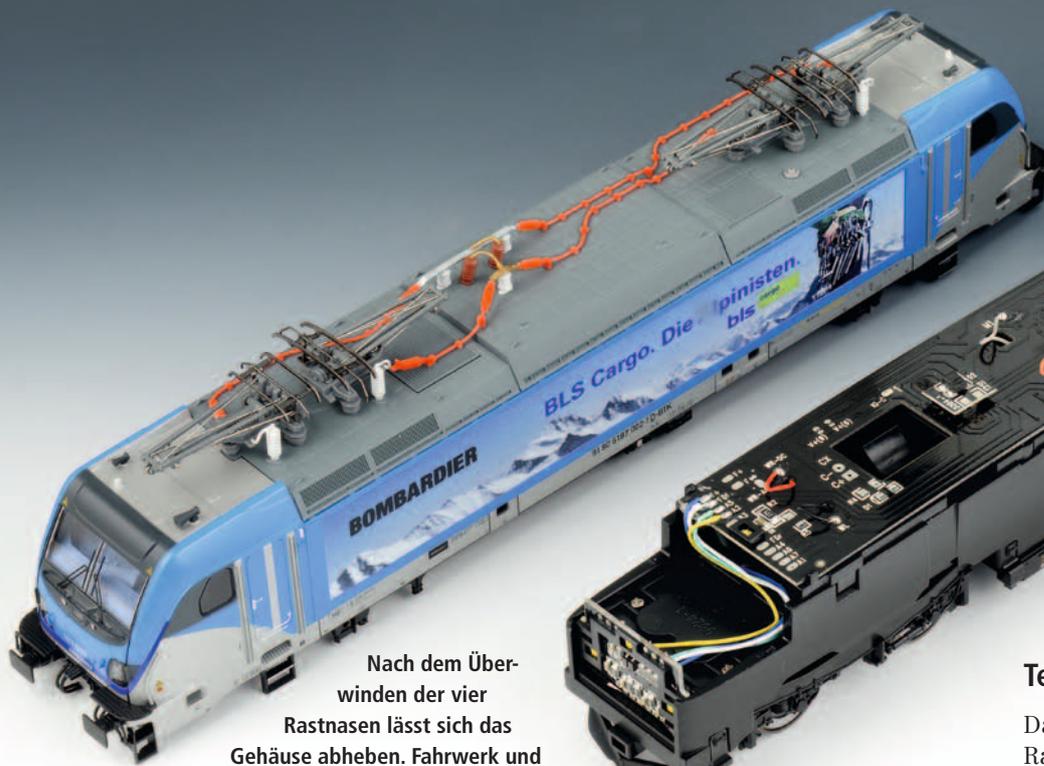
Auch angehoben kann der Pantograph überzeugen. Hinter dem angehobenen Panto ist der Überspannungsableiter zu erkennen, hinter dem abgesenkten gerade noch der silberne Auspuff.



Die Seitenwangen der Drehgestelle zeigen alle Details des Vorbilds. Die Plastizität der Gravur ist dabei herausragend.

Weil das Vorbild nur leihweise bei der BLS im Testeinsatz fährt, ist die deutsche Beschriftung völlig korrekt. Links davon gut zu sehen die Einfüllstützen für Sand und Brennstoff.





Nach dem Überwinden der vier Rastnasen lässt sich das Gehäuse abheben. Fahrwerk und Platine darunter wirken sehr aufgeräumt.



## Technik

Das Kunststoffgehäuse wird mit vier Rastnasen auf dem Rahmen aus Zinkdruckguss gehalten und lässt sich nach dem Spreizen der Seitenwände gut abziehen. Die Oberseite des Lokrahmens wird von der Hauptplatine bedeckt, die mit Rastnasen in einem Kunststoffrahmen gehalten wird. Eine einzelne Schraube sorgt für die Masseverbindung zum Lokrahmen.

Auf der standardisierten Platine finden sich neben der PluX22- und der Susi-Schnittstelle auch die Lötanschlüsse für den Motor, die Lautsprecher und nicht zuletzt für die Radschleifer, die den Strom von der Rückseite aller Räder abnehmen. Eine pfiffige Idee ist es, den Einbauraum für einen optionalen Stützkondensator gleich vorzusehen und die mit der Schnittstelle verbundenen Löt pads direkt daneben auf der Platine zu platzieren.

Außerdem sind auch die Anschlüsse der separaten Platinen für die Stirn- und Schlussbeleuchtung mittels SMD-LEDs zu finden. An jeder Stirnseite gibt es auch wieder eine zusätzliche Leuchtdiode für die Führerstandsbeleuchtung. Ihre Aktivierung ist jedoch dem Digitalbetrieb vorbehalten.

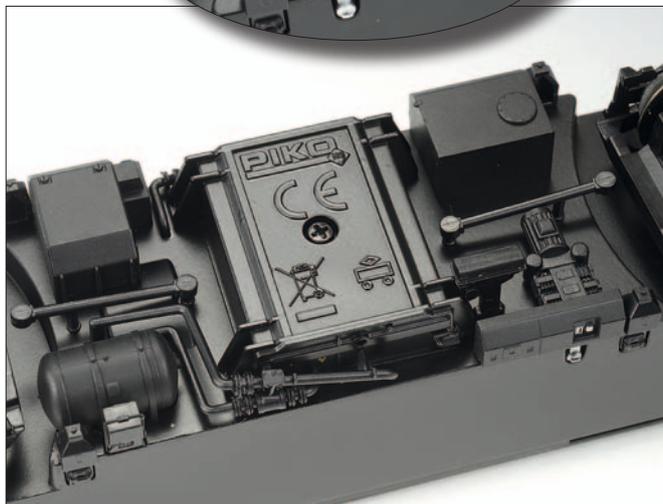
Der große Kunststoffrahmen unter der Hauptplatine ist mit vier Rastnasen am Fahrzeugrahmen fixiert und wird mit vier zusätzlichen Schrauben befestigt, wodurch gleichzeitig der in Rahmenmitte längs gelagerte Motor mit seiner großen Schwungscheibe gehalten wird.

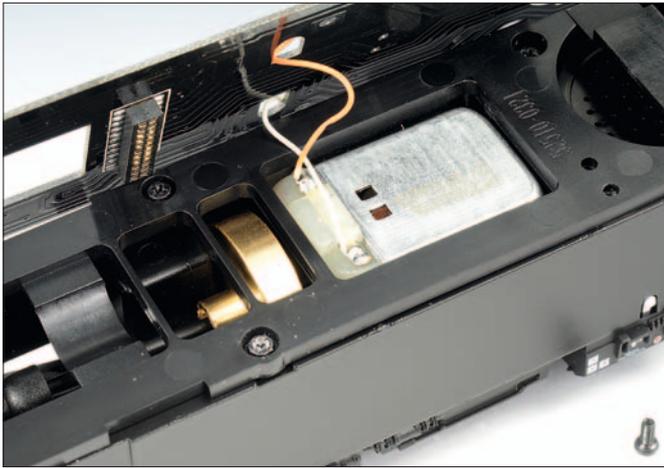
Über Kardanwellen werden beide Drehgestelle angetrieben, die vollständig aus Kunststoff bestehen. Ein kombiniertes Schnecken-/Stirnradgetriebe treibt je Drehgestell beide Achsen an, die jeweils innenliegende Treibachse

Die LEDs der Frontbeleuchtung sind maskiert, um Streulicht zu vermeiden. An der Vorderkante der Hauptplatine ist die LED für die Führerstandsbeleuchtung zu erkennen. Die Platinaussparung mit der Kunststoffmulde dient zur Aufnahme eines optionalen Stützkondensators. Die passenden Löt pads sind mit C+ und C- beschriftet.

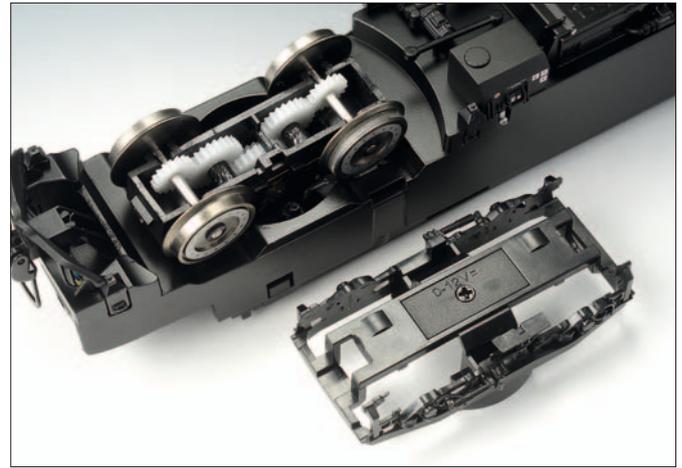


Auch der Bereich zwischen den Drehgestellen ist mit zahlreichen extra angesetzten Teilen bestückt. Hier fallen insbesondere die Zug-/Druckstangen und das Leitungsbündel im Vordergrund auf. Die Trafowanne wird von einer Schraube gehalten. Der Tank – im Detailbild von der anderen Seite zu sehen – ist höchst aufwendig bedruckt!





Der Motor trägt eine große und sehr effektive Schwungmasse. Er gibt seine Kraft über Kardanwellen an die Getriebe weiter.



Die offene Getriebox. Leider lässt sich die Bodenplatte nur wieder aufklipsen, wenn man das Drehgestell komplett ausbaut. Fotos: MK

verfügt auf einem Rad über einen Haftreifen. Sollte dessen Tausch mal notwendig sein, ist allerdings mehr Bastelarbeit nötig als die Betriebsanleitung vermuten lässt.

Bei geringer Geräuschentwicklung ist das Modell über den gesamten Geschwindigkeitsbereich gut regelbar, auch wenn die Höchstgeschwindigkeit wieder einmal recht deutlich über dem nach NEM zulässigen Wert liegt. Dies kommt jedoch den Modellversionen entgegen, deren Vorbilder für 160 km/h oder mehr zugelassen sein werden. Das Auslaufverhalten ist dank der großen Schwungscheibe fast zu gut, zumindest bei der überhöhten Endgeschwindigkeit. Die gemessene Zugkraft liegt im üblichen Rahmen dieser „Gewichtsklasse“ und ist für vorbildgerechte Zuggarnituren völlig ausreichend.

Messwerte BR 187	
Gewicht Lok:	409 g
Haftreifen:	2
Messergebnisse Zugkraft	
Ebene:	186 g
30% Steigung:	173 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V <sub>max</sub> :	215 km/h bei 12,0 V
V <sub>Vorbild</sub> :	140 km/h bei 8,5 V
V <sub>min</sub> :	ca. 6 km/h bei 1,1 V
NEM zulässig:	182 km/h bei 10,5 V
Auslauf vorwärts/rückwärts	
aus V <sub>max</sub> :	577 mm
aus V <sub>Vorbild</sub> :	267 mm
Stromaufnahme vorwärts/rückwärts	
Leerfahrt:	165 mA
Vollast:	450 mA
Lichtaustritt:	ab 45 km/h bei 3,0 V
Schwungscheibe	
Anzahl:	1
Durchmesser:	21,0 mm
Länge:	4,6 mm
Art.-Nr. 51562, uvP:	€ 119,99

Die weiße Stirnbeleuchtung macht deutlich, dass auch beim Vorbild mittlerweile LEDs zum Einsatz kommen. Sie wechselt mit der roten Schlussbeleuchtung in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung. An beiden Fahrzeugenden befindet sich ein kulissengeführter Normschacht.

Bei der Verpackung kam wieder der bewährte Faltblister zum Einsatz, umgeben von einer Faltschachtel mit Klarsichtfenster. Die knapp gehaltene Bedienungs- und Wartungsanleitung beschreibt mit Hilfe von perspektivischen Zeichnungen alle wichtigen Arbeiten im Zusammenhang mit der Montage von Zurüstteilen, der Pflege und War-

tung und der Umrüstung auf Digitalbetrieb. Eine umfangreiche Ersatzteilliste rundet das Ganze ab.

## Fazit

Mit diesem Modell zeigt Piko ein weiteres Mal, dass es durchaus möglich ist, aktuelle Vorbilder zu einem angemessenen Preis in überzeugender Weise – also fast ohne Kompromisse – umzusetzen. Die bei einer Ellok immer wieder interessante Dachausrüstung wird dabei mehr und mehr zum besonderen Markenzeichen von Piko. Auch die Laufeigenschaften sind höchst kultiviert. 

Bernd Zöllner

## Maßtabelle Baureihe 187 in H0 von Piko

	Vorbild	1:87	Modell
<b>Längenmaße</b>			
Länge über Puffer:	18 900	217,24	217,6
Länge über Kasten:	17 660	202,99	203,2
<b>Puffermaße</b>			
Pufferlänge:	620	7,13	7,2
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	20,0
Pufferhöhe über SO:	1 040	11,95	12,3
Pufferteller:	500 x 340	6,3 x 3,9	6,2 x 3,9
<b>Höhenmaße über SO</b>			
Dachscheitel (Führerstand):	3 830	44,02	43,8
Dachhaube in Lokmitte:	3 755	43,16	43,6
Stromabnehmer in Senklage:	4 215	48,45	53,3
<b>Breitenmaße</b>			
Breite Lokkasten:	2 992	34,39	34,6
Breite über Griffstangen:	3 030	34,83	34,7
Schleifstückbreite Deutschland/Österreich:	1 950	22,41	22,3
Schleifstückbreite Schweiz:	1 320	15,17	17,4
<b>Achsstände Lok</b>			
Gesamtachsstand:	12 990	149,31	149,3
Drehzapfenabstand:	10 390	119,43	119,3
Drehgestell-Achsstand:	2 600	29,89	30,0
<b>Raddurchmesser</b>			
Treibräder:	1 250	14,37	14,5
<b>Radsatzmaße entsprechend NEM 310 (Ausgabe 2009)</b>			
Radsatzinnenmaß:	–	14,4 <sup>+0,2</sup>	14,2
Spurkranzhöhe:	–	0,6 <sup>+0,6</sup>	1,2
Spurkranzbreite:	–	0,7 <sup>+0,2</sup>	0,8
Radbreite:	–	2,7 <sup>+0,2</sup>	3,0