



Grande Dame: 1010/1110 von Piko

■ Sie waren das Aushängeschild der ÖBB in den 1950er-Jahren: Die sechssachsigen Schnellzuglokomotiven der Reihen 1010 und 1110. Mit 130 Stundenkilometer konnte sie der Reihe 1018 Paroli bieten, mit ihren sechs Achsen waren sie aber der Vorkriegsbauart leistungsmäßig überlegen.

Die Schwestermaschine der 1010, die 1110 war für die Gebirgsstrecken gedacht und mit einer geänderten Übersetzung abgeliefert worden. Die Höchstgeschwindigkeit reduzierte sich dabei auf 110 km/h. Damit waren aber beide Lokreihen die jeweils schnellsten und stärksten in ihrem Einsatzgebiet.

Die Lokomotiven der Reihe 1010 und 1110 erhielten zwei unterschiedliche Drehgestellbauarten, Drehgestelle mit realem Drehzapfen und drehzapfenlose Drehgestelle. Die drehzapfenlose Ausführung war anfangs umstritten und bestand aus einem sogenannten aufgelöstem Wiegensystem. Bei beiden Varianten waren die Drehgestelle, die den Hauptrahmen und den Lokkasten trugen, quergekuppelt. In den Jahren 1974 und 1975 erhielten zehn 1110er Gleichstrom-Widerstandsbremsen. Die umgerüsteten Maschinen erhielten unter Beibehaltung der alten Ordnungsnummer die Reihenbezeichnung 1110.500. Diese Loks waren optisch daran zu erkennen, dass sie oberhalb der Führerstände Bremswiderstände trugen. Einzelne Loks der Reihe 1010, 1110 und 111.500 erhielten ab 1992 einen Neubaukasten mit ausgebauchter Stirnfront als Rammschutz und eine Neulackierung im Valousek Design. Erste Lok mit die-

sem Neubaukasten war die 1110.519, die im Juni 1992 Linz verließ. Ein durchaus dankbares Vorbild, das eine große Variantenfülle ermöglicht, sei es durch die unterschiedlichen Drehgestellbauarten, die verschiedenen Lackierungsvarianten, die im Laufe der Jahrzehnte des Erscheinungsbild veränderten, bis hin zur HG-Version, von den unterschiedlichen Fenstern, Lüftern und Rahmen gar nicht zu reden. Schon beim Erscheinen der damals hochmodernen Loks haben sich Liliput und Kleinbahn dieses Vorbilds angenommen, wobei das Liliput-Modell maßstabsgerecht ausgeführt war, Kleinbahn die übliche Verkürzung aufwies. Das Kleinbahnmodell durchlief im Laufe der Jahrzehnte verschiedene Innovationsschritte: Von cellonhinterlegten Fensteröffnungen, bis hinzu Fenstereinsätzen und einer Führerstandsnachbildung, von erhabenen Beschriftungen bis hin zu feinsten Bedruckung.

Von Roco erhielten die Freunde Österreichischer Lokmodelle mit der 1010.03 in Blutorange. schließlich ein perfektes Modell, das keine Wünsche hinsichtlich Detaillierung offen ließ. Es folgten tannengrüne und verkehrsrote Varianten, auch die tannengrüne 1010.20 mit „Schantl-Bart“ gab es im Roco-Programm. Und

natürlich fehlten auch die Loks im Valousek-Design nicht. Der Listenpreis für ein analoges Modell wird bei Roco mit Euro 208,00 angegeben.

Da hat sich Piko einiges vorgenommen. Mit der Expert-Linie liegt Piko an sich goldrichtig. Maßstäbliche Modelle mit ausgezeichneter Detaillierung und trotzdem auch für Kinderhände geeignet und das zu einem recht günstigen Preis, den Piko für diese Lok mit Euro 169,99 vorgibt. Und Piko bietet von allem Anfang an sowohl beide Drehgestellbauarten, wie auch die HG-Version an.

Was die Modellumsetzung betrifft, die einem Kompromiss von Detaillierung und günstigem Preis Rechnung trägt, kann sich durchaus sehen lassen. Die Fronten entsprechen genau den Herstellerplänen, die Seitenwände sind sauber graviert, die Lüftergitter sind korrekt nachgebildet. Auch die Gravuren am Längsträger können überzeugen. Die Andreaskreuze reichen an der Unterkante in das Drehgestell hinein und sind zwischen dem Lokgehäuse und dem Rahmen festverankert.

Die Fenstereinsätze sind passgenau, die bedruckten Aluminiumrahmennachbildungen wissen zu gefallen. Die Griffstangen der Türen sind eingesetzt, ebenso jene an den Stirnfronten. Die UIC-Dosen an der Fahrzeugfront sind farblich abgesetzt. Die großen Frontscheinwerfer wurden mit silberfarbigen Lampenfassungen versehen. Die Scheibenwischer sind angespritzt und verteilen sich auf das Gehäuse und den Fenstereinsatz, warum sie am Fensterrahmen nicht mitgraviert wurden, bleibt ein Geheimnis der Formenbauer. Aber immerhin stimmt der

Gesamteindruck, was man nicht von jenen Roco-Loks behaupten kann, die ohne Scheibenwischer unterwegs sind, weil die Primelei beim Einsetzen von Zurüstteilen nicht jedermanns Sache ist (Ratschlag: Lass' Frauenhände dran).

Die Dachausrüstung ist vollständig korrekt und farblich richtig wiedergegeben, wobei sich die roten Dachleitungen von den braunen Schirmisolatoren abheben, wobei sogar die beiden unterschiedlichen Bauformen der Keramik-Isolatoren berücksichtigt wurden.

Die Stromabnehmer erhielten sogar von sonst sehr kritischen Modellbahnfreunden höchstes Lob, wobei diese (die Stromabnehmer natürlich, nicht die Kritiker!) ohne Zentralschraube am Dach befestigt sind. Die Senklage der Stromabnehmer ist korrekt. Die Wanisch-Palette ist perfekt umgesetzt, Die eingesetzten Dachstege wurden mit feinen Ätzteilen realisiert. Warmweiße LEDs sorgen für den fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel, je drei an der Stirnfront und rote LEDs für den jeweiligen Zugschluss. Was Lackierung und Beschriftung angeht, ist ebenfalls Lob angebracht.

Mit 370 Gramm ist das Modell an sich ein Leichtgewicht, aber immerhin kann es auf 40 Promille Steigung noch 12 Eurofima-wagen in Bewegung setzen. Natürlich nur in der Geraden, auf 100 Promille (solche pöstlingbergbahnverdächtige Steigungen gibt es natürlich auf keiner Modellbahn-anlage) wären es gerade noch 2 Eurofima-wagen aber immerhin 12 zweiachsige, offene Güterwagen von Klein Modellbahn möglich (Produkte anderer Modellbahnhersteller sind etwas schwerer und damit reduziert sich die Zahl der Wagen). Am Fahrverhalten gibt es auch nichts auszusetzen: Mit 150 bzw. 137 km/h, je nach Fahrtrichtung, liegt das Modell jedenfalls innerhalb der Normvorgaben. Bei 3,1 Volt setzte sich unser Modell mit umgerechnet 19,4 km/h in Bewegung. Wer einen Elektroniktrafo besitzt (bei unserem Test von Tillig – bitte nur für Analogmodelle verwenden) der darf sich darüber freuen, dass das Modell bereits bei 1,3 Volt mit umgerechnet 5,7 Volt losfährt.

Unser Fazit: Ein Maximum von Preis und Leistung bei einem neuen Modell, das seine Entwicklungskosten erst hereinspielen muss. Ganz ohne Abstriche geht das natürlich nicht, aber diese fallen nur Spezialisten auf, dürfen also im Modellbahnalltag außer Acht gelassen werden. Dass sich Piko hier in ein schwieriges Konkurrenzumfeld begeben hat, soll an dieser Stelle nicht verschwiegen werden. Aber Dr. René Wilfer war sich dessen sicher bewusst.



Die 1110.03 mit Altkasten und realem Drehzapfen.



Die 1110 519 war die ersten Lok mit Umbaukasten. Vorbildentsprechend drehzapfenlos.



Frontansichten: Links die HG-Version, rechts der Altkasten.