



Sehr selten waren Streckeneinsätze der E 52 in Epoche IV, noch dazu in herrlicher Alpenlandschaft. Einerlei, den Modellbahner erfreut eine wohlgelungene Stangen-E-Lok.



Gefällig wirken die Details an Fahrwerk und Aufbau sowie (zugerüstet) am Pufferträger. Auch die Leiter lag im Zurüstbeutel. Epoche-IV-typisch sind die ausgebesserten Beheimatungsanschriften.

Dachleitungen aus Kunststoff trüben das positive Bild ein wenig.

Das vergleichsweise komplizierte Fahrwerk wurde überzeugend ins Modell umgesetzt. Sehr gut wirken die detailreiche Nachbildung der Bremsen sowie des Schmierpumpenantriebs, die filigranen Treib- und Kuppelstangen (jeweils als ein Teil geformt) und die feinen Radsätze. Einzig die Laufflächen-Dicke der Vorlaufsätze wirkt etwas zu mächtig.

FOTO AUS DER STEIERMARK: KARL MADERBACHER

Das Fahrwerk ist filigran und modellbahntauglich

Die Zurüstteile sind erfreulich filigran und problemlos zu montieren, auch verlängerte Aufstiegsleitern liegen bei (siehe großes Bild). Die Rahmen der Vorlauf-Gestelle lassen sich – nach Ausbau der NEM-Kupplungsaufnahme – mit zwei Zurüstteilen schließen. Zum Öffnen der Lok muss man zwei Schrauben lösen und das Gehäuse vorsichtig aufspreizen. Dann gelangt man an die Decoder-Schnittstelle und die

unter den Führerständen bedruckt und die E-Dosen gelb abgesetzt.

Das exakt gravierte Gehäuse, welches die Nieten, Deckleisten und Lüfterlamellen treffend wiedergibt, wird durch freistehende Griffstangen und Scheibenwischer aufgewertet. Auf dem Dach überzeugen zierliche Nachbildungen der SBS 10-Stromabnehmer, feinste Nietenreihen und realistisch wirkende angesetzte Laufstege. Lediglich die zum Verziehen neigenden



Auf der Hauptplatine ist genügend Platz für Decoder und Lautsprecher (rechts). Etwa in der Mitte liegen die im Text beschriebenen Jumper. Die Alu-Gussstücke fixieren die beiden Drehgestelle.

drei Jumper auf der Hauptplatine, nach deren Entfernung sich das rote Schlusslicht getrennt für beide Seiten sowie die Maschinenraumbeleuchtung im Analogbetrieb abschalten lassen.

Die Fahreigenschaften geben keinerlei Grund zur Klage. Fast geräuschlos setzt sich die schwere E 52 mit umgerechnet 2 km/h in Bewegung, die Maximalgeschwindigkeit liegt bei immer noch sehr angenehmem Geräuschpegel unter der NEM-Empfehlung. Das Fahrwerk meistert mit den zwei als Drehgestell ausgebildeten zweiachsigen Antriebsgruppen und den seitenbeweglich in Kulissen geführten Vorlaufgestellen problemlos auch kleine Modellradialen.

Geliefert wird die 152 in einer neu konzipierten, gegenüber der bisherigen Ausführung voluminöseren Expert-Verpackung. Das Ganze erinnert, einschließlich der seitlich eingeschobenen Bedienungsanleitung, an Göppinger Produkte. □ abp

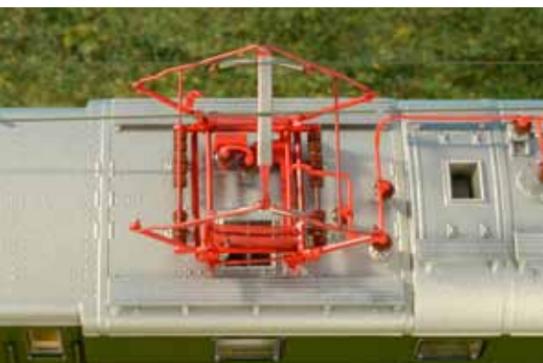
STECKBRIEF

- ▶ **Hersteller:** Piko
- ▶ **Bestellnummer:** 51820
- ▶ **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- ▶ **Antrieb:** Mittelmotor mit zwei Schwungmassen über Schnecken-/Stirnradgetriebe auf vier Treibachsen
- ▶ **Haftreifen:** Vier
- ▶ **Gewicht:** 542 Gramm
- ▶ **Vmin (1,7 Volt):** 2 km/h
- ▶ **Vmax (12 Volt):** 107 km/h
- ▶ **Auslauf max.:** Elf Zentimeter
- ▶ **Digitalschnittstelle:** 21-polig (PluX22)
- ▶ **Beleuchtung:** LED; Spitzen-/Schlussignal fahrtrichtungsabhängig, Maschinenraum
- ▶ **Preis:** 219,99 Euro (UVP)

Wie immer pünktlich: Die kurz vor der Spielwarenmesse 2017 von Piko angekündigte neukonstruierte E 52 rollt nun in die Läden und auf die H0-Gleise.

Der Heuwender

Nur 90 Minuten! Mit dieser Zeitangabe warb die Reichsbahn in den 20er-Jahren für die schnelle Verbindung München – Garmisch, als Werbeträger diente EP 5 21521.



Die Gruppenverwaltung Bayern der DRG beschaffte 35 Stück dieser als schwerste deutsche E-Lok in die Eisenbahngeschichte eingegangenen Personenzuglok, die später die Baureihenbezeichnung E 52 beziehungsweise 152 erhalten sollte. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h war sie auch in der Lage, einen langen Eilzug voller Ausflügler zügig nach Garmisch zu befördern. Je zwei der vier Fahrmotoren wirkten über Kurbelstangen und eine Blindwelle auf zwei Treibachsen. Nach Kriegsverlusten übernahm die DB noch 29 Maschinen und

Neukonstruierte SBS 10-Stromabnehmer mit realistisch ausgebildeter Wippe zieren das gelungene Dach der 152.

setzte sie weiterhin auf dem bayerischen Netz ein. Die letzten E 52 kamen 1966 zum Bw Kaiserslautern, wo einige noch die Umnummerierung zur 152 erlebten. 1973 wurde das letzte Exemplar abgestellt.

Piko bringt mit der 152 010 zunächst ein Modell aus dieser letzten Einsatzperiode auf den Markt. Zahlreiche Details entsprechen der Epoche IV: DB-Reflexglaslampen unten, gummigefasste Frontscheiben, verschweißte Übergangstüren an den Fronten oder die beim Vorbild nur aufgemalten Beheimatungsangaben neben den Stellen, an denen ursprünglich Guss-Schilder ihren Platz hatten (siehe Bild rechts oben). Die Lackierung und Bedruckung berücksichtigen auch ansonsten jede Kleinigkeit, beispielsweise sind sogar die Luftbehälter