

# Spar-Express in 1:87

*Sparen lohnt sich nicht. Spätestens seit der Senkung der Leitzinsen auf Nullniveau trifft diese Ansicht sicher zu. Gegen Ende der 1960er Jahre sah die Welt jedoch noch ganz anders aus. Um dem stetig wachsenden Kostendruck entgegenzusteuern, musste das Staatsunternehmen Deutsche Bundesbahn in sämtlichen Bereichen jeden Pfennig doppelt umdrehen. Bisweilen ging ein gut gemeinter Sparschuss jedoch nach hinten los.*



*Zeitlose Eleganz: Selbst heute stiehlt die Baureihe 112 mit ihrer zweifarbigen TEE-Lackierung vielen anderen deutschen Schnellzugloks die Show.*

**S**o orderte die DB für die neue Unterbaureihe 112.4 geringfügig modifizierte Seriedrehgestelle der BR 110, anstatt den flinken Sprinter mit den kostspieligeren Schnellfahr-Drehgestellen des Herstellers Henschel auszurüsten. Die Entscheidung sollte ungeahnte Folgen haben: Schon nach wenigen Jahren kam es am Getriebe und am Motor der vermeintlichen Low-Cost-Fernschnellzugloks zu massi-

ven Schäden. Das ehrgeizige Spar-konzept ging nicht auf und erwies sich als klassisches Eigentor.

PIKO diente diese Fehlentscheidung als Steilvorlage, hat der Thüringer Hersteller mit der E 10 418 doch bereits ein Fahrzeug in seinem Expert-Programm, das nicht nur äußerlich der neuen 112 501-2 (Artikel Nr. 51804, UVP: 154, 99 Euro/AC: 51805, 184,99 Euro) extrem nahe kommt. Die Sonneber-

ger konnten daher zumindest teilweise auf vorhandene Formen und Werkzeuge zurückgreifen.

## Technik

Der Blick auf das aufgeräumte Innenleben erweist sich als recht einfach: Durch leichtes Spreizen in der Mitte lässt sich das Gehäuse lockern und leicht nach oben abziehen. Der nun sichtbare fünfpolige, sehr leise arbeitende Motor sitzt tief im massiven Rahmen aus

Zinkdruckguss. Er verfügt über zwei präzise gewuchtete Messing-Schwungmassen.

Um eine vorbildgerechte Zugkraft zu gewährleisten, besitzt die Neuheit neben ihrem schweren Rahmen zwei Haftreifen. Bei einer Steigung von 30 Promille beträgt die über eine Seilrolle gemessene Zugkraft 135 Gramm. Das ist zwar kein umwerfender, aber ein durchaus ausreichender Wert für eine



*Absolut vorbildrichtig besitzt PIKOs 112 501-2 das markante, an den Ecken noch abgerundete DDL-Band des Ablieferungszustandes.*

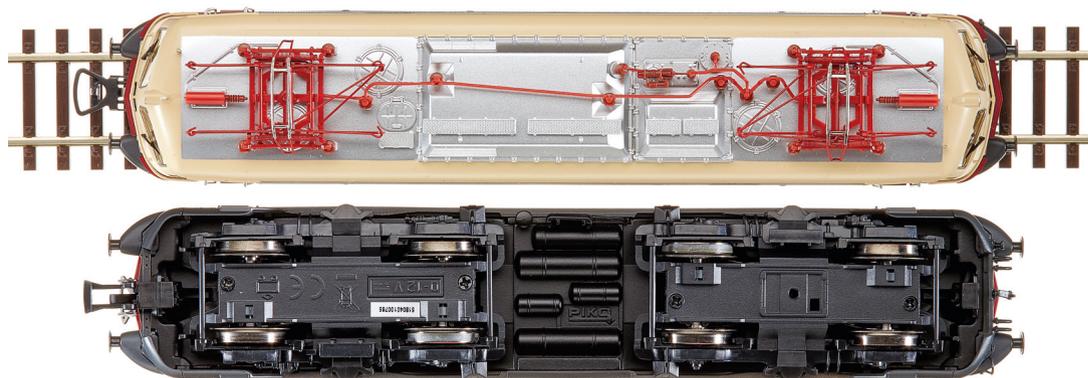
Sprinterin, die ein Reibungsgewicht von 370 Gramm auf die Schienen bringt.

Für eine stets sichere Stromabnahme sorgen Schleifer an den Radinnenseiten. Sie sind durch Kabel mit der Hauptplatine verbunden, auf der sich eine PluX22-Schnittstelle befindet. Expert-typisch ist die Maschine für eine Nachrüstung mit dem hauseigenen Soundmodul 56371 (UVP: 109,99 Euro) vorbereitet. Zur Ausstattung der 112 501-2 zählt ferner eine LED-Spitzenbeleuchtung, die ab einer Spannung von 3,65 Volt ausreichend hell leuchtet. Der Digitalbahner kann das dimmbare Front- und Schlusslicht sowie die Führerstandbeleuchtung auf Wunsch auch separat schalten.

Das Fahrverhalten der „Bügelalte“ erwies sich im Testbetrieb als absolut überzeugend. Die Dynamik fällt in sämtlichen Spannungsbereichen harmonisch aus, die Lok läuft stets taumelfrei. Neben einem guten Langsamfahrverhalten (Anfahrspannung: 1,6 Volt) punktet das Modell mit einer nahezu vorbildgerechten Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 163 km/h (bei 12 Volt) und einem Auslauf von etwa 17 Zentimetern.

**Optik**

PIKO wählte als Vorbild für seine Neuerscheinung eine 112er der Unterbauart 4. So identisch, wie es der Name suggerieren mag, sind die Einheitsloks jedoch keinesfalls. Am Sonneberger Modell, dessen Original einst in Dortmund stationiert war, stimmt allerdings alles – seien es die penible Skalierung



Perfekt: Die beige Lackierung reicht über die Kante bis ins Dach hinein. Die Lok besitzt zwei Haftreifen.

der Abmessungen oder auch die vielen exakt nachgebildeten epochetypischen Feinheiten. Die Sprinterin glänzt mit angesteckten Scheibenwischern und Trittblechschürzen. Auch die DBS-54-Pantos präsentieren sich ausgesprochen gut gelungen. Einziges Manko: Im gehobenen Zustand ist das Gewinde der Befestigungsschraube zu erkennen. Der Dachgarten zeigt sich insgesamt jedoch sehr nahe am Vorbild. Die einzelnen Elemente – allesamt separate Steckteile – sind mehrfarbig korrekt nachgebildet. Nur bei äußerst kritischem Studium sind Formtrennkanten auszumachen.

Die Gravuren der reich verzierten Drehgestellblenden besitzen eine hohe Plastizität. Einzelteile, die hinter dem Schürzenblech liegen (beispielsweise die Achslager), hat PIKO nicht nachgebildet, um das Ausschwenken der Drehgestelle in engen Radien nicht zu behindern. Dieser Kompromiss wurde von den Thüringern optisch hervorragend gelöst.

Die Farbrennkanten der seidenmatten Lackierung sind scharf. Die historisch authentische Bedruckung erweist sich als lupenrein und typografisch korrekt.

Auch die erhaben ausgeführten DB-Kekse tragen zum guten Gesamteindruck bei, der insbesondere von der geschickten Imita-

tion der Doppel-Düsen-Lüftungsgitter lebt. Da deren Gravuren unterschiedlich ausgeführt sind, glaubt man, die Bereiche zu identifizieren, hinter denen sich beim Vorbild die echten Lüfter befinden. Eine perfekte Illusion!

Horst Wild

[www.piko.de](http://www.piko.de)

**Fazit**

Der PIKO-Fan musste nach den bereits ausgelieferten Varianten der E-10-Familie über keine hellseherischen Fähigkeiten verfügen, um die Qualitäten der neuen 112 501-2 voraussagen zu können. Die Lok zeichnet sich durch ein ausgezeichnetes Preis-Leistungs-Verhältnis aus. Die hauseigenen Schnellzugwagen (59620 bis 59625) eignen sich bestens zur Bespannung der Sprinterin.

**Das Vorbild: die Baureihe 112**



1962 erhielten die seinerzeit gerade im Bau befindlichen Loks E 10 239 bis E 10 244 modifizierte, bis zu 160 km/h zugelassene Drehgestelle. Zur Unterscheidung von der „normalen“ E 10 wurde ihrer Ordnungsnummer zusätzlich eine „1“ vorangestellt. Aus den Maschinen E 10 1239 bis E 10 1244 entstand die Unterbaureihe E 10.12 (ab 1968: BR 112). Sämtliche Exemplare besaßen den normalen, eckigen Lokkasten. Die folgenden E 10 1265 bis E 10 1270 erhielten bereits das ab der E 10 288 serienmäßige Bügelfaltengehäuse. Fünf weitere Exemplare (E 10 1308 bis E 10 1312) bekamen Henschel-Schnellfahrdrehgestelle. 1968 wurden weitere 20 Loks als 112 485 bis 112 504 ausgeliefert. Statt der teuren Henschel-Drehgestelle kamen bei ihnen modifizierte Seriedrehgestelle zum Einsatz, die sich jedoch als nicht langlebig erwiesen. Infolge eines starken Verschleißes musste die Höchstgeschwindigkeit der 112 485 bis 112 504 daher ab 1985 sogar auf 140 km/h gesenkt werden. Zur Unterscheidung von den anderen Loks der Baureihe 112, die noch mit 160 km/h fahren durften, wurden sie ab 1988 als BR 114 geführt. Da auch nach der Geschwindigkeitsreduzierung weiterhin Auffälligkeiten im Bereich der Drehgestelle auftraten, wurden die Maschinen zunächst auf 120 km/h begrenzt und kurz darauf ganz abgestellt. Unter Verwendung von Drehgestellen der Serienlokomotiven ließ die DB alle zwanzig 114er ab 1993 zu normalen 110.3 umbauen und reihte sie als 110 485 bis 110 504 ein.



Klasse: Die frontale Griffstange und die Scheibenwischer sind separat gesteckt, die Instrumente im Führerhaus größtenteils nachgebildet.

Fotos: Peter Wagner

Foto: Horst Wild