

Grüner Tausendfüßler

Während das Vorbild der anfangs als bayerische EP 5 geführten E 52 nahezu 50 Jahre im Dienst der deutschen Eisenbahnen stand, ist die später in die Baureihe 152 umgetaufte Maschine auf HO-Gleisen ein eher seltener Gast. Für PIKO Grund genug, das zu ändern. Die urige Personenzuglok rollt Anfang Oktober in der DB-Ausführung der Epoche IV zum Händler. Wir sahen uns die Neukonstruktion schon jetzt an.



Die neukonstruierte Bayerin beeindruckt mit freiliegenden Speichenrädern an vier Drehgestellen, inklusive Blindwellen und Treibstangen.

Die Sonneberger haben sich für ihre Neuentwicklung die Maschine 152 010-5 ausgesucht. Das Vorbild verließ 1925 die Werkshallen von J. A. Maffei in München und durfte zunächst als E 52 10 vor schweren Personenzügen seine Muskeln spielen lassen. Erst 1971 wurde die unermüdliche Bayerin, die zuletzt im Güterzugbetrieb dem Bahnbetriebswerk Kaiserslautern unterstand, zgestellt. In den Ruhestand ging es allerdings noch lange nicht. Selbst 1976 wurde die Maschine noch als Heizlokomotive im Hauptbahnhof Kassel gesichtet.

PIKO hat sich innerhalb seines Expert-Programms der Veteranin angenommen und sie standesgemäß sogar in eine neu gestylte Verpackung gelegt, die ab sofort – freilich in sich ändernden Größen – zunächst für alle formneuen Expert-Triebfahrzeuge zum Standard werden soll. Zu ihren Vorteilen zählen ein höherer Transportschutz und ein separater Schuber mit ausreichend Platz für die Bedienungsanleitungen, die die Thüringer zudem künftig optisch wie inhaltlich noch moderner gestalten wollen.

Wie von PIKOs Expert-Neuheiten gewohnt, fährt die 152 010-5 be-

reits zum Rollout in einer Gleich- und einer Wechselstromversion vor (Artikel Nr. 51820; UVP: 219,99 Euro/AC: 51821; 249,99 Euro). Wer 109,99 Euro (UVP) mehr übrig hat, bekommt für die Novizin den haus-eigenen Sound-Decoder 56374, der in einer (auch bei den anderen Ausführungen) serienmäßigen PluX22-Schnittstelle Platz findet.

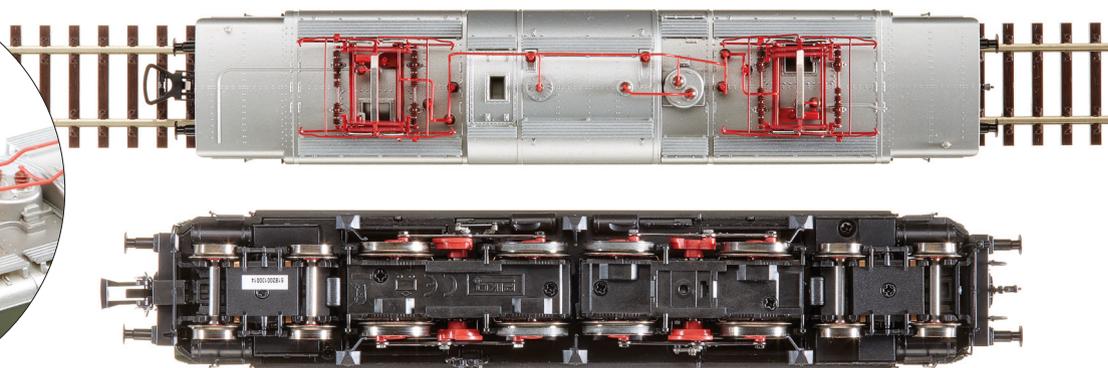
Technik

Nach dem Herausdrehen zweier Schrauben am Boden (Vorsicht, diese sind unterschiedlich!) lässt sich das Gehäuse des über Puffer exakt 198 Millimeter langen 540-Gramm-Modells unter leichtem

Spreizen nach oben abziehen. Zunächst fallen dem Betrachter neben der großen Platine die kleinen Lichtleiter für die Maschinenraumbeleuchtung ins Auge, die sich mit- samt der Führerstandbeleuchtung digital schalten lässt. Im Analogbetrieb ist erstere stets aktiviert.

Die ebenfalls über LEDs realisierte Beleuchtung des Dreilicht-Spitzensignals und der beiden Schlussleuchten wechselt mit der Fahrtrichtung und ist bereits bei niedrigem Tempo gut sichtbar. Unter der Platine befindet sich ausreichend Platz für einen nachträglich einbaubaren Lautsprecher.





Auf dem vorbildlich schlicht gestalteten Dach wissen nicht nur die filigranen Pantos zu begeistern, für die 16 Räder lohnt der Griff zur Aufgleishilfe.

Umgeben von einem schweren Gussrahmen verbirgt sich tief im Herzen der Bayerin der bestens bewährte PIKO-Fünfpoler, der – unterstützt von zwei Schwungmassen – ausreichend Leistung auf die vier Achsen der beiden Treibrad-Drehgestelle bringt. Auf den beiden inneren Achsen tun vier Haftreifen ein Übriges, damit auch die dreiprozentige Rampe kein Hindernis für die Beförderung vorbildgerechter Züge darstellt. Als Min-

destradius geben die Thüringer 358 Millimeter an, wobei sich die Maschine dank ihrer vier Drehgestelle zum echten Kurvenwunder mausert. Im Test setzte sich das Modell bereits bei 1,25 Volt in Bewegung und erreichte bei 12 Volt ein Tempo von umgerechnet gut 100 km/h (Vorbild: 90 km/h).

Optik

Die Qualitäten der brandaktuellen Sonnebergerin verbergen sich

nicht nur unter der Haube. So sind die Lackierung und Bedruckung der in ihren Abmessungen stimmigen Maschine tadellos. Neben den tollen Gravuren und den zahlreichen angesetzten Teilen, wie etwa den Griffstangen und den zweifarbigen Scheibenwischern, gefallen die filigranen Pantos. Gleiches gilt für die feine Miniaturisierung des Chassis und die präzise platzierten Sandfallrohre. Einziger Kritikpunkt: Der rote Kunststoff der

Speichenräder und der Ausgleichsgewichte der Blindwellen nach unserem Geschmack leider zu sehr als solcher zu erkennen. Für Entschädigung sorgen allerdings im Handumdrehen die gut nachgebildeten Einrichtungen des Maschinenraums und der Führerstände, die durch die schlierenfreien und bündigen Fenster gut sichtbar sind.

Ralf J. Klumb

www.piko.de

Fazit

Unser Glückwunsch: Ohne Zweifel ist PIKO die Neuinterpretation der im Maßstab 1:87 bisher eher seltenen Lok mit Bravour gelungen. Wir sind sicher, dass die 152 010-5 schnell viele Freunde finden wird. Sieht man von den etwas plastisch wirkenden Rädern ab, über die die Gesamterscheinung der Maschine locker hinwegtröstet, erlaubt sich die Neukonstruktion keinerlei Schwächen. Schon im November rollt die Bayerin in einer Epoche-III-Variante als E 52 an.

Das Vorbild: die Baureihe 152



Für den schweren Personenzugdienst vorgesehen, beschaffte die Gruppenverwaltung Bayern 1924 und 1925 von der Baureihe EP 5 insgesamt 35 Fahrzeuge (21 501 bis 21 535). Hersteller waren J. A. Maffei (mechanischer Teil) und Wasseg (Elektrik).

Die bis zu 90 km/h schnellen Maschinen erhielten die Achsfolge 2'B B 2' und waren mit 140 Tonnen die schwersten deutschen E-Loks überhaupt. Je zwei ihrer vier Fahrmotoren trieben über Zahnräder eine gemeinsame Vorgelegewelle an. Von dort aus wurde das Drehmoment über schräge Treibstangen auf eine Blindwelle übertragen. Letztere war über Kuppelstangen mit zwei Treibachsen verbunden. Ab 1927 erfolgte die Umzeichnung in E 52 01 bis E 52 35. Nach 1950 waren noch 29 Maschinen im Einsatz. Mit der Indienststellung der Einheitsloks sank ihr Stern jedoch recht schnell, es verblieben zum Beispiel noch Personenzugleistungen zwischen Nürnberg und Treuchtlingen. Ab 1966 war Kaiserslautern das Auslauf-Bw. Von hier aus wurden Güterzüge nach Ludwigshafen oder Neustadt/Weinstraße bespannt. Einige Loks erlebten noch die Umzeichnung in 152, wurden aber bis 1973 ausgemustert und bis Mitte der 1980er Jahre vereinzelt als Heizloks verwendet. E 52 34 ist museal erhalten geblieben.

Foto: Horst Wild



Alle Achtung: PIKO wertet das Verpackungslayout der Expert-Line auf. Zunächst kommen alle formneuen Triebfahrzeuge im neuen Karton.

Fotos: Peter Wagner



Ganz in ihrem Element: PIKO hält für die 152 010-5 unterschiedliche Wagen bereit. Vor einem Ganzzug mit vierachsigen Esso-Kesselwagen (54927; 29,99 Euro) macht sich die Maschine nicht nur farblich gut.