



Aufnahme: Dirk Endisch

Weil die Deutsche Reichsbahn Ende der 1960er-Jahre den anstehenden Traktionswandel nicht mit dieselhydraulischen Lokomotiven aus der DDR bewältigen konnte, importierte sie dieselektrische Bauarten aus der Sowjetunion. Obwohl leistungsmäßig überzeugend, besaßen die Baureihen 120 (1966), 130 (1970) und 131 (1973) keine Zugheizung.

Doch das ließ sich korrigieren. Als im Dezember 1973 die erste Lok auf konstruktiver Basis der 130/131 mit elektrischer Zugheizeinrichtung anrollte, stand zur Verfügung, was die Reichsbahn gefordert hatte: eine schwere, schnelle und hochleistungsfähige Großdiesellok.

Als Baureihe 132 bezeichnet, konnte man die fast 21 m langen, 122 t schweren Co'Co'-Maschinen mit ihren 120 km/h Höchstgeschwindigkeit sofort im Schnellzugdienst einsetzen. Ob zwischen Erfurt und Berlin, Leipzig und Rostock oder Dresden und Berlin: Schon bald beherrschte die 132 die Fernstrecken. Robust, flexibel und zuverlässig, scheuten die wuchtigen Loks auch vor Güterzügen nicht zurück. Ob vor Kesselwagenzügen oder Ganzzügen mit Kohle, Kali oder Getreide bei Zugewichten von weit über 1000 Tonnen – die neue Baureihe bewährte sich vollauf.

Schnell galten die 709 Maschinen als Favoriten von Lokleitern und Dispatchern. Mit diesen „russischen Großkraftwerken“, das wussten alle, ließen sich große Massen zuverlässig und rasch befördern.

Längst galt: Ob Städteexpress oder Städteschnellverkehr, D-Zug oder Eilzug, schwerer Durchgangs- oder flinker Eilgüterzug – es gab nichts, wovor die dunkelroten Multitalente und die Männer auf ihren Führerständen zurückschreckten. Die kompakten Riesen mit ihrem kräftigen Dieselsound und der unüberhörbaren Akustik der Turbolader wurden zum Markenzeichen der Reichsbahn. Beim Aufholen von Verspätungen sowie bei Vorspannleistungen vor besonders schweren Zügen ließ manch ein Lokführer die sicht- und hörbaren „Muskeln“ seiner Maschine spielen und drehte richtig auf.

Als 1989 der Reiseverkehr in die Bundesrepublik Deutschland enorm zunahm, galt es, überschwere Schnellzüge zu bewältigen. Das wäre ohne die 132 gar nicht möglich geworden, denn die DB konnte Vergleichbares nicht bieten. In jener Zeit erhielt die Baureihe 132 ihren Spitznamen „Ludmilla“, worunter sich Bundesbahner und Reisende eine tatkräftige Dame aus Russland vorstellten. 1991/92 folgte die Beförderung der Intercity-Züge zwischen Berlin und Hamburg, Berlin und Hannover, Berlin und München sowie Leipzig und Frankfurt/Main. Dabei wurden die Loks mit 120 km/h Spitzengeschwindigkeit über sehr lange Strecken erneut voll gefordert.

Obwohl einige der Maschinen bereits 15 Jahre in schweren Diensten standen, bestanden sie auch diese Prüfung mit Bravour. 64 Loks erhielten neue Fahrmotoren und Achsgetriebe, mit denen sie 140 km/h fuhren und als Baureihe 234 noch besser einsetzbar waren. Aber auch die verbleibenden Loks, ab 1994 als 232 der DB AG bezeichnet, bestimmten noch lange Zeit den Alltag auf deutschen Gleisen. Aus ihnen gingen die Baureihen 233 und 241 der DB AG sowie zahlreiche weitere Einsatz- und Farbvarianten bei verschiedensten Eisenbahnverkehrsunternehmen im In- und Ausland hervor. Wer annahm, die Grenze zum dritten Jahrtausend würden nur noch wenige „Ludmillas“ überfahren, sah sich getäuscht: Den letzten Maschinen dieser hochbewährten Baureihenfamilie kann man noch heute begegnen.



Aufnahme: Dirk Endisch



52760 Diesellok BR 132 DR Ep. IV 134,99 €*
 52761 ~ Diesellok BR 132 DR Ep. IV 174,99 €*
 AC-Ausführung ab Werk mit PluX22 Decoder!
 56350 PIKO Sound-Decoder mit Lautsprecher

- Neukonstruktion
- Feinste Lackierung und Bedruckung
- Angesetzte filigrane und stabile Griffstangen
- Durchbrochene Seitenlüfter
- Digital schaltbare Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung
- Originalgetreu gravierte Drehgestelle
- Ausgezeichnete Fahreigenschaften

Ein HO-Modell der Baureihe 132 in absolut vorbildgetreuer Form zu konstruieren bedeutete, die vielen Detailunterschiede zu kennen und zu berücksichtigen, die bei den Serienlokomotiven der Deutschen Reichsbahn auftraten.

Die Entscheidung für 132 202-3 des Bahnbetriebswerks Frankfurt/Oder verlangte nicht nur die exakte Wiedergabe der Lackierung und Beschriftung genau dieses Exemplars, sondern auch solcher Details wie ihres breiten Zierstreifens, der einteiligen Griffstangen unterhalb der Frontfenster, der älteren, natürlich durchbrochen darzustellenden Kühlerlüfter und der übrigen „Dachlandschaft“ präzise nach Vorbild ohne Spannband.





Der Gedanke, die symmetrische Rahmen- und Fahrgestellkonstruktion der bewährten PIKO Modelle der Baureihe 130/131 nochmals zu verwenden und nur den „Hut“ (sprich das Gehäuse) auf 132 zu trimmen, kam im Hause PIKO gar nicht erst auf. Angesichts bereits angebotener H0-Modelle war klar, dass PIKO überdies auch nur mit solchen Details wie absolut realistischen Drehgestellen, extra angesetzten Frontlaufstegen, der Andeutung eines dreidimensionalen Maschinenraums samt Aggregaten und Armaturen sowie durchbrochenen seitlichen Lüfterwaben punkten würde.

Das neue PIKO Modell erfüllt all diese besonderen Forderungen, besticht überdies jedoch auch mit exzellenter Laufkultur. Dazu wurden die beiden je dreiachsigen Drehgestelle mit Haftreifen bestückt, die in diagonaler Anordnung auf den inneren Achsen der Drehgestelle sitzen.

Durch das gründlich ausgetestete Zusammenspiel zwischen dem schweren Zinkdruckgussrahmen und dem konstruktiv und praktisch präzise abgestimmten Verhältnis von Motor und Getriebe wird sich Ihr Modell als bärenstark erweisen. Die moderne PluX22-Schnittstelle mit all ihren Funktionen einschließlich separat schaltbarer Fahrzeugaußen-, Führerstands- und Maschinenraumbelichtung erschien PIKO selbstverständlich. Wer den unvergesslichen Sound des „russischen Großkraftwerks“ hören möchte (und wer will das nicht?), dem sei die Soundnachrüstung mit den für H0 konstruktiv größtmöglichen Lautsprechern empfohlen.

Dem universellen Einsatz des PIKO Kraftpakets 132 202-3 steht somit nichts mehr im Wege. Mit ihm holen Sie sich ein technikhistorisch hochinteressantes, auch im Modellbetrieb hochleistungsfähiges, unverwüstliches Triebfahrzeug in Ihr PIKO Bw.



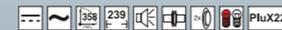
Weitere Varianten der PIKO BR 132



52762 Diesellok BR 232 DB AG Ep. V 134,99 €*
 52763 ~ Diesellok BR 232 DB AG Ep. V 174,99 €*
 AC-Ausführung ab Werk mit PluX22 Decoder!
 56350 PIKO Sound-Decoder mit Lautsprecher



52764 Diesellok BR 232 SPR Ep. VI 144,99 €*
 AC-Ausführung ab Werk mit PluX22 Decoder!



Schwere Züge über lange Strecken



Aufnahme: Dirk Endisch



Die Baureihe 132 –
 Multitalent und Reichsbahn-Klassiker

