

Oldie aus dem Salzkammergut

Was dem deutschen Eisenbahnfan sein „Knallfrosch“ (Baureihe E 41) ist, stellt für den österreichischen Bahnenthusiasten die Reihe 1041 dar. Der Grund liegt auf der Hand: Die Maschinen zeigen ähnliche Wesensmerkmale. Bei beiden Loks handelt es sich um typische Nachkriegsbaureihen der jeweiligen Staatsbahn. Zudem waren bei annähernd gleicher Leistung auch ihre Einsatzzwecke identisch. Von PIKO kommt die ÖBB-Lok.



Besonders aus der Seitenperspektive ist gut zu erkennen, wie viel Mühe sich die Sonneberger bei der Nachbildung der Drehgestelle gegeben haben.

Obwohl beide Baureihen nicht gerade zu den populärsten Schienenstars zählen, setzt PIKO nach der E 41 nun auch dem österreichischen Pendant ein würdiges Denkmal. Früher als der Wettbewerber aus der Alpenrepublik feiern die Sonneberger das Rollout ihrer Neukonstruktion. Ob die zeitgleiche Doppelentwicklung tatsächlich eine Bereicherung für die Szene darstellt, sei dahingestellt. Besonders glücklich erscheint sie in unseren Augen jedoch nicht.

Die Thüringer haben angekündigt, die Reihe 1041 im Laufe des Jahres in unterschiedlichen Versionen bringen zu wollen – als bereits erhältliches Basismodell mit Digitalschnittstelle im blutorangen Epoche-IV-Lack (Artikel Nr.

51880; UVP: 159,99 Euro), als optisch identische Soundlok (51882; 249,99 Euro; III.Quartal) sowie im tannengrünen Outfit der Epoche III (51884; 159,99 Euro; IV. Quartal). Sämtliche Ausführungen sollen zudem für das Wechselstromsystem kommen.

Die Soundloks werden mit zeitgemäßen Digitalfeatures Sympathiepunkte einheimen: Der brandaktuelle Sounddecoder 4.1 beherrscht die Datenformate DCC mit RailComPlus, Motorola, Selectrix und ist zudem mfx-fähig. Der Lautsprecher wird laut PIKO exakt auf die Reihe 1041 abgestimmt. Loktypische Sounds wie Motorengeräusch, Signalhörner und Bremsenquietschen sind einzeln abrufbar. Mit individuellem Mapping sind bis zu 44 Funktionen möglich.

Technik

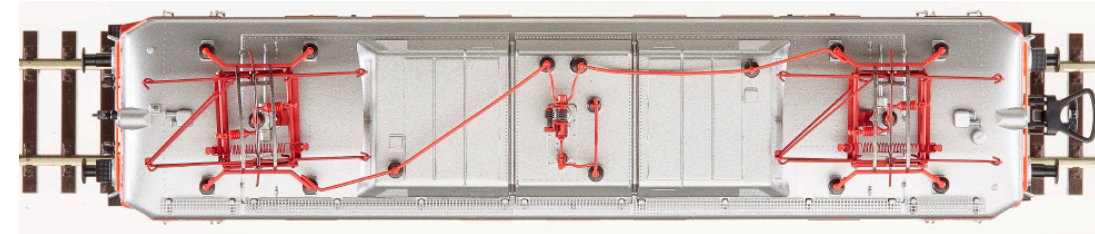
Durch leichtes Spreizen in der Mitte des Gehäuses lässt sich der Lokkasten



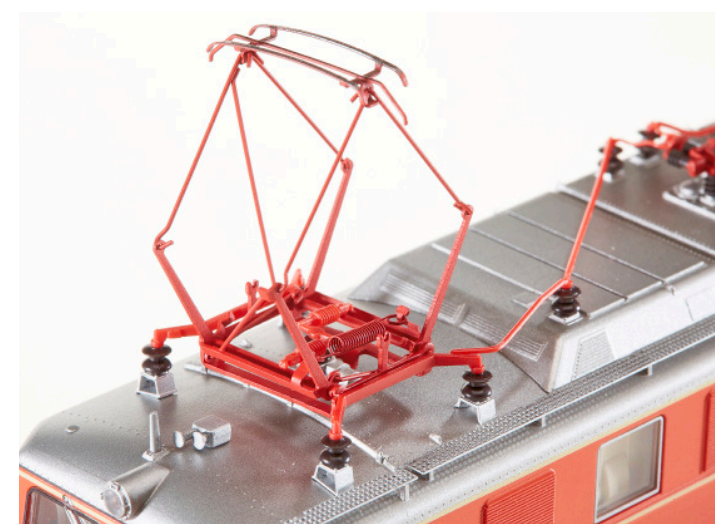
Im Digitalbetrieb ist die Führerstandbeleuchtung separat zuschaltbar. Die Griffstangen rund um das „Cockpit“ sind freistehend ausgeführt.

vorsichtig nach oben abziehen. Expert-typisch zeigt sich dem Betrachter nun ein aufgeräumt wirkendes Innenleben, das den zuvor ausgelieferten aktuellen Neukonstruktionen der Thüringer ähnelt. Alles hat seinen festen Platz. Fangen wir beim fünfpoligen Motor an, der im Zusammenspiel mit

den präzise dimensionierten Schwungmassen für ein untadeliges Fahrverhalten sorgt. Der leise säuselnde und sich in allen Spannungsbereichen als angenehm agil zeigende Antrieb wurde tief im schweren Zinkdruckguss-Rahmen platziert. Über Kardanwellen wird sein Drehmoment auf die



Echte Augenweide: Der liebevoll angelegte Dachgarten ist ein Kleinod, das seinesgleichen sucht. Die durchbrochen ausgeführten Laufbretter faszinieren ebenso wie der exakt nachgebildete Hauptschalter.



Die Pantografen mit Doppelschleifstück verdienen Bestnoten. Ihre filigrane Ausführung erreicht das Niveau eines Kleinserienprodukts.

Drehgestelle übertragen. Sämtliche Achsen werden angetrieben.

Für eine zuverlässige Stromabnahme sorgen alle Räder. Wie bei den Vorgängermodellen fließt der Strom über Litzen an die Zentralplatine. Die Novizin setzt sich bei 1,9 Volt unauffällig in Bewegung, das Spitzenlicht zeigt bei 3,7 Volt sein ganzes Können. Der sanfte Auslauf misst etwa eine Loklänge. Das solide Reibungsgewicht beträgt gute 378 Gramm.

Unterstützt von den diagonal aufgezogenen Haftreifen, die auf den innen laufenden Achsen beider Drehgestelle sitzen, wird 1041 007-4 souverän zu einem mehr als betriebsgerechten Einsatz beflügelt und protzte im Test auf einer fünfprozentigen Steigung mit einer Zugleistung von gut 2.500 Gramm. Die umgerechnete

Höchstgeschwindigkeit liegt bei 12 Volt im Normbereich und beträgt 108 km/h.

Wie es sich für ein Expert-Modell gehört, besitzt die E-Lok eine flackerfreie LED-Spitzenbeleuchtung, die mit der Fahrtrichtung von Warmweiß auf Rot wechselt, eine 22-polige PluX-Schnittstelle, eine im Digitalbetrieb aktivierbare Führerstand- und Maschinenraumbeleuchtung sowie eine kulissengeführte Kurzkupplung mit Normschacht.

Optik

Möglicherweise müssen wir dem deutschen H0-Bahner zunächst auf die Sprünge helfen: Mit der 1041 007-4 bildet PIKO ein Exemplar der Reihe 1041 nach, das bereits modernisierte Türen, Lampen und die neue Stirnfensterform besitzt. Somit dokumentiert die No-

gelegte Dachgarten. Die Pantografen mit Doppelschleifstück, die durchbrochen ausgeführten Laufbretter und der penibel nachgebildete Hauptschalter (beim Vorbild ein Druckgasschalter) gieren in der Bewertung nach Bestnoten.

Schweift der Blick in Richtung Fahrwerk, fällt das hohe Miniaturisierungsniveau keineswegs ab. Auch die scharf gravierten Drehgestelle bestechen mit separat angesteckten Details. Als Augenschmaus erweisen sich die winzigen Tachowellen und die markanten Sandkästen. Um die Arbeitsplatzsicherheit des Lokführers und des Rangierers zu gewährleisten, sind sämtliche Trittstufen mit einem hauchfeinen Profil überzogen. Die seidenmatte Lackierung und die lupenreine Bedruckung befinden sich auf dem hohen Niveau, das wir seit Langem von den Sonnebergern kennen. Dem Modell liegen Bremschläuche zum Aufrüsten für den Vitrineneinsatz bei.

Horst Wild

www.piko.de

Fazit

Die Sonneberger Neukonstruktion überzeugt auf ganzer Linie. Neben einer hohen Betriebstauglichkeit brilliert die 1041 007-4 mit einer herausragenden Optik. Der UVP von knapp 160 Euro geht völlig in Ordnung. In den nächsten Jahren sind weitere Varianten der österreichischen Elektrolok zu erwarten.

Das Vorbild: die Reihe 1041



Nach dem Zweiten Weltkrieg bestand in Österreich ein hoher Bedarf an neuen Elektroloks, um ältere Dampflokomotiven zeitnah ablösen zu können. Dies führte zur Entwicklung der Neubaulok der Reihe 1041.

Zwischen 1951 und 1953 wurden 25 Exemplare der bis zu 90 km/h schnellen (aber nur für 80 km/h zugelassenen) und 83 Tonnen schweren Baureihe mit der Achsformel Bo'Bo' in Dienst gestellt und in Attnang-Puchheim, Selzthal und Bischofshofen stationiert. Das Hauptaufgabengebiet der 15,32 Meter langen Maschinen umfasste überwiegend den Regional- und Güterzugverkehr, in den letzten Einsatzjahren verstärkt auch den harten Rangierdienst. Die markanten Loks, deren elektrische Ausrüstung von AEG, BBC, ELIN und SSW stammte, bewährten sich in den zugewiesenen Einsatzgebieten hervorragend. Bis Ende 2003 wurden alle Fahrzeuge im Rahmen eines grundlegenden Modernisierungsprozesses der ÖBB aus dem aktiven Dienst ausgemustert. Einige Exemplare sind bis heute als Museumslokomotiven erhalten geblieben, darunter 1041.15, die weitgehend in den Ursprungszustand umgebaut wurde.

Foto: Horst Wild



Erste Wahl: Passend zur Vorbildlok führt PIKO in seinem Classic-nostalgie-Programm die ÖBB-Rungenwagen der Bauart Kbms in Epoche-IV-Ausführung (54978; UVP: 27,99 Euro).

Fotos: Peter Wagner