

# Rangier-Knubbelchen

Gäbe es einen Schönheitswettbewerb unter den Lokomotiven unseres Planeten, sollte die kurios aussehende Kaluga besser nicht antreten. Zudem genießt das beim Vorbild in über 9.000 Einheiten gefertigte „vierbeinige“ Unikum zumindest im Westen höchstens den Bekanntheitsgrad eines C-Promis. Also, ab ins Dschungelcamp? Mitnichten! Auf der MBI-Teststrecke ist PIKOs formneue TGK 2 wesentlich besser aufgehoben.



Absolut nüchternes Industriedesign kennzeichnet die eher unattraktive Formgebung der TGK 2. Sowohl das Vorbild als auch das neue PIKO-Modell sind jedoch Fahrzeuge, die man ganz schnell lieb gewinnen kann.

Recht pfiffig fahren die umtriebigen Sonneberger bei der Auswahl ihrer Neukonstruktionen seit Langem zweigleisig. Einerseits bringen sie populäre Klassiker wie die Baureihen V 180 oder E 10, andererseits tummeln sich die Thüringer als Hecht im Teich der Kuriositäten, die es trotz ihres Understater-Daseins zu einer erstaunlich hohen Population beim Vorbild brachten. Bestes Beispiel dafür ist PIKOs jüngste H0-Formneue: die zweiachsige Diesellokomotive der Serie TKG 2.

Zugegeben: Auch uns war die Kaluga vor dem Eintreffen des Sonneberger Modells kein Begriff – egal, ob sich das Unikum im Maßstab 1:1 in Gelborange, Grün oder Blau

auf einschlägigen Internetseiten präsentiert. Dennoch fragen wir uns unwillkürlich, warum die zigtausend Diesellokomotiven, die von ihrer russischen Geburtsstätte Kaluga – rund 190 Kilometer im Südwesten Moskaus – aus in Richtung Westen auswanderten und dort sesshaft wurden, nicht schon eher in die Fänge eines Modellbahn-Großserienherstellers geraten sind.

Spekulieren wir nicht weiter, sondern betätigen uns lieber als Testpilot des orangefarbenen „Knubbelchens“, das spätestens im April unter der Artikelnummer 52740 zu einem durchaus verlockenden UVP von 119,99 Euro erhältlich sein soll. Erwartungsgemäß wollen die Thüringer ihrem Debüt-

Modell schon bald weitere Varianten folgen lassen, so im II. Quartal eine digitale Soundausführung im gleichen Outfit (Artikel Nr. 52742; UVP: 209,99 Euro) und ein Quartal später eine grüne Version der russischen Staatsbahn RZD (52744; 129,99 Euro). Bei Letzterer handelt es sich um eine Formvariante ohne Puffer, da sich in der Heimat des Vorbilds weiterhin die Mittelpuffer-Klauenkupplung im Einsatz befindet.

Wie bei PIKO üblich, gibt es die Fahrzeuge mit Ausnahme der RZD-Version gegen einen kleinen Aufpreis mit einem PluX22-Baustein auch für das Wechselstromsystem. Außerdem sind in den nächsten Jahren weitere Farb- und Formvarianten zu erwarten.

## Technik

Um sich ein Bild von den inneren Werten der Kaluga machen zu können, sind zunächst unterhalb des Führerhauses zwei Schrauben zu lösen, das sich anschließend spielend leicht abziehen lässt. Bevor der Vorbau geliftet werden kann, sind noch die Auspuffabdeckung und eine darunter liegende Schraube zu entfernen. Unser prüfender Blick entdeckt sogleich die seitlich platzierte PluX22-Schnittstelle und einen dreipoligen Motor, der unterhalb des Führerstandes tief im massiven Zinkdruckgussrahmen liegt.

Nach dem Einbau eines Decoders – idealerweise des neuen PIKO-Bausteins 56400 mit Sound-Schnittstelle (39,99 Euro) – kann der Digi-



Um eine stets stabile Stromabnahme des zweiachsigen Modells zu gewährleisten, hat PIKO auf die Verwendung von Haftreifen verzichtet. Die Maschine verfügt über eine seitlich platzierte PluX22-Schnittstelle und einen dreipoligen Motor, der unterhalb des Führerstandes liegt.

talbahner die Vorzüge der Novizin ohne Einschränkungen auskosten und die schaltbare Führerstand- und Schlussbeleuchtung nutzen. Für optimale Fahreigenschaften ohne Soundunterbrechungen sorgt ein Pufferkondensator, der bei einer zweiachsigen Neukonstruktion trotz der Stromabnahme von allen Rädern heutzutage nicht mehr fehlen sollte.

Selbst Analogbahner dürfen sich über die weiß-rote LED-Beleuchtung freuen, die ab 3,65 Volt mit einer guten Leuchtkraft punktet. Obwohl die Kaluga keine Haftreifen besitzt, schleppt sie aufgrund ihres soliden Eigengewichtes von 127 Gramm vorbildnahe Rangiereinheiten, ohne zu murren. Im Testbetrieb beförderte der Zwerg einen 250 Gramm schweren Zug

über eine fünfprozentige Steigung. Bei 12 Volt gleitet die Lok mit 60 km/h über die Gleise und benötigt beim Bremsen aus dieser Geschwindigkeit einen Auslauf von einer Loklänge. Bei 2,35 Volt setzt sich die Maschine nahezu geräuschlos in Bewegung.

## Optik

Klein muss nicht unbedingt „weniger“ bedeuten: Wie PIKOs neukonstruierte „große“ Streckendieselloks wartet die TGK 2 mit allerhand optischen Feinheiten auf, darunter fein ausgeführten und separat angesetzten Griffstangen, Geländern und Handrädern. Auch weitere Steckteile wie die Hupe, die Sandkästen, der Tankstutzen, der Luftkessel oder die Aufstiege erhellen im Nu den kritischen Blick des Lokinspektors. Die Sonne-



berger haben zudem besonderen Wert auf einen freien Führerhausdurchblick gelegt.

Das Epoche-IV-Modell zeigt das Vorbild als Lokomotive Nr. 2 des VEB Elektrokeramische Werke Sonneberg im Betriebszustand ab 1981. Dank der lupenreinen Beschriftung können wir das Revisionsdatum „10.3.81“ mühelos

entziffern. Die gelborangene, seidenmatt glänzende Lackierung präsentiert sich in Höchstform. An den Schablonekanten ist keine Fransenbildung auszumachen. Zur optionalen Aufrüstung liegen der Neuerscheinung Bremssschläuche und Kuppelhaken bei.

Horst Wild

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

## Das Vorbild: die Baureihe TGK 2



Zu Beginn der 1960er Jahre entwickelte die Maschinenfabrik Kaluga als stärkere Ausführung und Weiterentwicklung der zeitgleich ausgelieferten Rangierlok TGK die zweiachsige Diesellokomotive TGK 2 mit hydraulischer Kraftübertragung. Die robusten und bis zu 60 km/h schnellen Maschinen waren für den Einsatz auf Gleisen von Industrieunternehmen und für den Rangierdienst auf Eisenbahnstationen bestimmt. Die kleinen Diesels entstanden zwischen 1960 und 2008 in verschiedenen Serien und Ausführungen in über 9.000 Einheiten. Neben der Inlandsvariante TGK 2-M wurde die TGK 2-E für den Export gefertigt. In den letzten Produktionsjahren folgte eine modernisierte Version der TGK 2-M, die sich von ihrer Vorgängerin durch eine höhere Leistung des Dieselmotors und ein größeres Gewicht unterscheidet. Darüber hinaus erhielt sie ein zeitgemäßeres bzw. ansprechenderes Design. Die Sowjetunion lieferte von der Maschine insgesamt 184 Einheiten an die DDR, die diese in den unterschiedlichsten Industriebetrieben einsetzte. Weitere Exemplare gingen in die Tschechoslowakei und nach Polen. Noch heute befinden sich zahlreiche Kalugas im gesamten Gebiet der ehemaligen UdSSR und teilweise bei deutschen Werkbahnen in Betrieb. Mehrere Fahrzeuge sind museal erhalten geblieben.

Foto: A. Motowaz



Die Griffstangen und Handläufe rund um den Führerstand sind freistehend ausgeführt. Die Inneneinrichtung hat PIKO angedeutet.

## Fazit

Die knubbelige Kaluga unterstreicht den hohen Qualitätsstandard der Sonneberger Neukonstruktionen auf eindrucksvolle Weise und verspricht aufgrund ihrer feinen, aber dennoch betriebsauglichen Ausführung langanhaltenden Spielspaß. Durch den Pufferkondensator stellt das Rangieren auch auf komplexen Weichenstraßen kein Problem dar. Die Maschine ist auch angesichts ihres fairen Preises für Gleich- und Wechselstrombahner gleichermaßen interessant.

Fotos: Peter Wagner

