



E 18/118 von Piko

Neuer „Edelrenner“ in H0

Zu den attraktivsten Altbau-Schnellzug-Elloks gehört sicherlich die Baureihe E 18/118. Piko bringt nun seit längerer Zeit wieder eine Modell-Neukonstruktion der E 18 auf den Markt – mit interessanten Neuerungen, wie unser Testbericht zeigt.

Bild oben: Nicht zuletzt die lackierten Räder verhelfen der 118 zu einem rundum geschlossenen Gesamtbild.

Überzeugend umgesetzt sind u. a. die typische windschnittige Kopfform und die feinen Dachstromabnehmer.

Als Weiterentwicklung der 1928/1929 gebauten Schnellzugeloks der Baureihe E 17 (Achsfolge 1'Do1') beschaffte die Deutsche Reichsbahn von 1935 bis 1939 insgesamt 53 Elloks der Baureihe E 18 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h. Zu ihren modernen Merkmalen zählen die Einrahmenbauweise mit geschweißtem Hauptrahmen, der Einzelachsenantrieb sowie auch die stromlinienförmig gerundete Kopfform. Für Österreich wurden acht Loks der modifizierten

Variante E 18² gebaut. In der Nachkriegszeit verfügte die DB über bis zu 41 Stück E 18 bzw. 118, zu denen auch zwei 1954/55 nachgebaute Loks gehörten. Die letzten DB-118 wurden 1984 ausgemustert. Bei der DR waren nur drei E 18 bzw. 218 in Dienst.

Die formschönen und leistungsstarken E 18 bewährten sich gut, wurden jedoch mit der Zeit durch die schnelleren und stärkeren DB-Neubauelloks allmählich aus dem Schnellzugdienst verdrängt und kamen zuletzt vor Nahverkehrsziügen zum Einsatz.

Das Modell

Als erste Variante liefert Piko die DB-Ellok in Epoche-IV-Version, deren Vorbildlok 118 020 im Bw Würzburg beheimatet war. Zu den am Modell nachgebildeten Modernisierungen ge-



Piko E 18/118 – Kurzinfo

DC analog (Art.-Nr. 51860), Uvp.:	169,99 €		
Masse des Modells [g]	546		
Antrieb	Motor mit 2 Schwungmassen		
Haftreifen	2		
Schnittstelle	PluX22 (NEM 658)		
Beleuchtung	warmweiße LED		
Geschwindigkeit [km/h]	Vorbild	NEM-Norm	Modell
	150	195	162*
Auslauf bei Stromunterbrechung* [cm]	7,5		
Zugkraft [g]	100		
Wichtige Maße [mm]	Vorbild	1 : 87	Modell
Länge über Puffer	16.920	194,5	194,9
Treibraddurchmesser	1.600	18,4	18,3
Lauferraddurchmesser	1.000	11,5	11,4

* bei 12 V gemessen



hören die entfernten Frontschürzen, die modifizierten unteren „Stielaugen“-Spitzenlampen, Dachstromabnehmer mit Doppelwippe sowie die blaue Lackierung mit unterem weißen Zierstreifen. Ein weiteres Merkmal sind die fehlenden Sandkästen in Lokmitte, die beim Einbau des Indusimagnetens weichen mussten.

Schon auf den ersten Blick hinterlässt das neue Modell dank korrekter Hauptabmessungen und Proportionen sowie einer feinen reichhaltigen Detaillierung mit zahlreichen extra angesetzten Kleinteilen einen sehr guten Gesamteindruck. Ein Highlight ist beispielsweise die Umsetzung der markanten Kopfform mit sauber einsetzten Fensterscheiben und stimmigen „Tütenlampen“. Auch von oben kann sich das Dach mit zierlichen Dachstromabnehmern, feinen Nietnachbildungen und dem „Dachgarten“ sehen lassen. Dessen Isolatoren, Schalter und Leitungen bestehen aus leicht flexiblem Kunststoffspritzguss, was die Bruchgefahr mindert.

Auch die tiefe Gravur des Fahrwerks mit vielen Durchbrechungen und etlichen angesetzten Details ist ein „Hingucker“. Eine saubere Lackierung und die durchgehend lesbare Bedruckung runden das Bild ab. Erstmals hat Piko Radreifen und Radkörper lackiert, was das geschlossene Gesamtbild des Modells vervollständigt. Piko hat hier auf die (auch vom EK) wiederholte Kritik reagiert und Abhilfe geschaffen – Chapeau!

Das Fahrwerk ist prinzipiell wie bei einer herkömmlichen Drehgestelllok aufgebaut: Je zwei Treibachsen sind in einem drehbaren und höhenbeweglichen Innenrahmen-„Drehgestell“ gelagert. In der Mitte befindet sich der Motor mit zwei Schwungmassen, der über Kardanwellen beide „Drehgestelle“ auf allen Achsen antreibt. Die „Dienstmasse“ von 546 g und zwei Haftreifen helfen der Lok, eine ausreichende Zugkraft auf die Schiene zu bringen. Die Vorlaufachsen sind im Hauptrahmen gelagert.

Bei leisem und gleichmäßigem Lauf verfügt die 118 über gute Fahreigenschaften von langsamer Kriechfahrt bis zur vorbildgerechten Höchstgeschwindigkeit. Eher gering ist der Auslauf bei Stromunterbrechung, was jedoch dank der gut funktionierenden

Stromabnahme nicht weiter stört. Wie üblich ist eine Plux-22-Schnittstelle zur nachträglichen Digitalisierung vorhanden, und der Soundeinbau ist ebenso vorbereitet.

Zu guter Letzt sei noch die verbesserte Verpackung lobend erwähnt, in der die Lok auf einer schwarzen Bodenplatte in „Rillenschienen“ steht und von unten her mit einem Zapfen in Lokmitte fixiert wird. Damit lässt sich das Modell nicht nur besser herausnehmen, sondern die Kleinteile sind auch besser geschützt.

Mit der 118 hat Piko eine zeitgemäße Neukonstruktion abgeliefert – und das beste H0-Serienmodell dieser Lok! Die E 18 überzeugt nicht nur optisch, sondern punktet auch mit guten Fahreigenschaften sowie einigen generellen Verbesserungen. RH

Neben der Inneneinrichtung des Führerstandes ist auch hinter den Maschinenraumfenstern eine ange deutete Inneneinrichtung vorhanden.

Innovativ: Das Gehäuse wird zur Abnahme mit den zwei beiliegenden Demontageschlüsseln (unten) leicht aufgespreizt, die von der Unterseite angesetzt werden – ohne Umdrehen der Lok, ohne Schrauben und ganz einfach.

jsk (4)

