



■ DB-Baureihe 118 von Piko in H0

Altbau-Ellok für die Epoche IV

Piko HO: 118 020 der Bundesbahn mit gestaltetem Maschinenraum



Frontansicht mit angesetzten Details

Exakt 85 Jahre nachdem das Original für die Bespannung von Schnellzügen bei der AEG bestellt wurde, rollt das formneue Piko-Modell der Baureihe 118 vor. Die ab 1935 ausgelieferte E 18 mit der Achsfolge '1'Do1' gehörte mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h zu den schnellsten Elloks der Reichs- und Bundesbahn. Von der gelungenen Konstruktion überzeugt, präsentierten AEG und DRG die E 18 22 auf der Weltausstellung 1937 in Paris. Als leistungsfähigste Einrahmen-Ellok der Welt erhielt sie mehrere Auszeichnungen.

Die in Österreich verbliebene E 18 42 bzw. spätere 1118.01 war sogar bis 1966 die schnellste Ellok der ÖBB. Die DR baute die beiden Loks E 18 19 und 40 für 180 km/h um, damit sie für Abnahmefahrten der Versuchsanstalt VES (M) Halle genutzt werden konnten. Nach fast 50 Einsatzjahren bespannten 1984 die letzten der einst 41 eingesetzten Maschinen der Baureihe 118 bei der DB Personenzüge, bevor diese Baureihe ausgemustert wurde.

Piko hat sich als Vorbild für die Erstausslieferung die 118 020 des Bw Würzburg mit Untersuchungsdatum vom 25. Oktober 1976 ausgesucht (Artikelnummer

» 1937 errang E 18 22 auf der Weltausstellung in Paris drei GrandPrix

51860/169,99 Euro), die erst am 31. Juli 1984 ausgemustert wurde. Die stahlblaue Ellok mit Stiellampen und acht Sandkästen gibt gut den Betriebszustand der Epoche IV wieder. Am vorbildgerecht gravierten Gehäuse sind u. a. Scheibenwischer, Schilderhalter, Pfeifen, Griffstangen, Bremskraftregler, Sifa und Auftritte extra angesetzt. Andere Baugruppen, wie das realistische Fahrwerk mit den Federtopf-antrieben, sind plastisch abgespritzt und partiell zum Beispiel mit angesetzten Sandfallrohren verfeinert worden.

Der silbern lackierte Dachbereich verfügt über stimmige Laufstege mit Bretterstruktur, roten Kunststoff-Leitungen, braunen Isolatoren sowie Stromabnehmern der Bauart SBS 39/54. Im Frontbereich passt sich das runde Dach gut der windschnittigen Stirnfront an. Formtechnische Übergänge sind nicht zu erkennen. Entsprechend dem Vorbild sind beide Lokseiten im Fenster- und Lüfterbereich unterschiedlich gestaltet worden. Hinter den jeweils vier Fenstern, wobei die zu öffnenden entsprechende Griffe aufweisen, kann man die Nachbildung des Maschinenraums erkennen.

Technisch setzt man auf das bewährte Baukonzept mit schwerem Zinkdruckgussrahmen, fünfpoligem Motor mit zwei Schwungmassen, zwei Haftreifen sowie einer PluX22-Digitalschnittstelle. Das Wechselstrom-Modell (51861/209,99 Euro) ist bereits ab Werk mit einem mfx-fähigen SmartDecoder 4.1 ausgerüstet. An die Fans von Betriebsgeräuschen hat man ebenfalls gedacht und Platz für einen Lautsprecher vorgesehen. Im Digitalbetrieb lassen sich die Führerstand- und Maschinenraumbeleuchtung sowie Front- und Schlusslicht der 545 Gramm wiegenden, umgerechnet 216 km/h schnellen Ellok einzeln schalten.

MM

Fahrgestell mit Federtopf antrieben



mm (7)