



Fein umgesetzt: Pikos Baureihe 185 in N

Die universelle Traxx

Mit der Baureihe 185 der DB AG stellt Piko eine erfolgreiche Universallelok auf das 9-mm-Gleis. Ob das N-Modell den gestiegenen Erwartungen gerecht wird, zeigt Gerhard Peter im MIBA-Test.

Bei der Umsetzung der Baureihe 185 hat Piko den Details der glattwandigen Universallelok sehr hohe Beachtung geschenkt. Das fällt allerdings erst bei genauerem Hinsehen auf. Das Dach zeigt sich mit filigranen und präzise gefertigten Stromabnehmern des Typs DSA 200.06 und extra montierten Antennen, akustischen Signalgebern, Isolatoren und Leitungen. Die Verbindungsleitung verläuft korrekt auf der linken Dachhälfte. Neben den angeformten De-

tails bestechen besonders die feingeätzten Gitter der Kühlluftansaugöffnungen. Die Lüftungsgitter in den Dachschrägen sind unterschiedlich angeordnet und korrekt ausgeführt.

Am Lokkasten fällt zunächst die leicht seidige und gleichmäßige Lackierung ins Auge. Auf ihr kommen die lupenreinen Anschriften prima und lesbar zur Geltung. Dass die Aufstiegsgriffe neben den Türen angesetzt sind, sieht man erst beim genauen Hinschauen. Auch die

Griffstangen auf der Front sind angesetzt. Die Scheibenwischer zeigen sich außerdem mit Anpressleitblechen an den Scheibenwischerarmen. Gelingen sind auch die feingeätzten und durchbrochenen Tritte oberhalb des Pufferträgers und die Aufstiegstritte unterhalb der Führerstandstüren.

Der Detailreichtum unterhalb der Lokkastenunterkante und an den Drehstellen ist bemerkenswert. Von der linken und rechten Seite abweichende Aggregate vor und neben dem Trafo und bewegliche Zugstangen von den Drehge-



Gestalteter Führerstand, detaillierte Scheibenwischer und feingeätzte Tritte an Pikos 185er



Unterhalb der Gehäuseunterkante gibt es viel feingestaltete Technik zu entdecken.

Messwerte BR 185 (Analogversion)

Gewicht:	92 g
Geschwindigkeiten (Leerfahrt, analog)	
V _{max} :	170 km/h bei 12,0 V
V _{Vorbild} :	140 km/h bei 10,4 V
V _{min} :	ca. 2,1 km/h bei 2,0 V
Zugkraft	
in der Ebene:	20 g
in der 3-%-Steigung:	17 g
Stromaufnahme bei 12 V	
Leerfahrt:	ca. 88 mA
Volllast (schleudernde Räder):	ca. 121 mA
Auslauf	
(V _{max} bei 170 km/h):	46 mm
(V _{Vorbild} bei 140 km/h):	34 mm
Lichtaustritt:	bei 2,1 km/h und 2,0 V
Antrieb	
Motor:	1
Schwungmassen (L x Ø):	2 x je 4 x 9 mm
Haftreifen:	2
Schnittstelle:	Next18 (NEM 662)
Kupplung:	Normschacht (NEM 355)
Art.-Nr. und uvP:	
40580 (Ep. VI, analog)	€ 190,-
40561 (Ep. VI, digital m. Sound)	€ 310,-

Maßtabelle BR 185 in N von Piko

	Vorbild	1:160	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	18 900	118,1	118,7
Länge über Pufferträger:	17 660	110,3	109,9
Höhenmaße über SO			
Dachoberkante:	3 740	23,375	24,3
Stromabnehmer in Senklage:	4 280	26,75	27,6
Breitenmaß			
Wagenkasten:	2 978	18,6	18,8
Achsstände			
Gesamtachsstand:	13 000	81,25	81,3
Drehzapfenabstand:	10 400	65,0	65,3
Achsstand im Drehgestell:	2 600	16,25	16,0
Raddurchmesser			
Treibräder:	1 250	7,8	7,5
Puffermaße			
Pufferlänge:	620	3,9	4,4
Puffermittenabstand:	1 750	10,9	10,6
Höhe über SO:	1 050	6,6	6,8
Radsatzmaße entsprechend NEM			
Radsatzinnenmaß:	–	7,4 _{min} + 0,1	7,3
Radbreite:	–	2,2 _{min} + 0,1	2,0
Spurkranzhöhe:	–	0,9 _{max} + 0,1	0,8



Die Stromabnehmer stehen auf Isolatoren und werden von Klammern unterm Dach fixiert. Zu erkennen sind auch zwei durch das Dach führende Druckluftleitungen. Korrekt steht einer der Isolatoren der Dachleitung auf dem Gitter der Kühlluftansaugöffnung. Fotos: gp

stellen zum Lokrahmen gibt es zu entdecken. Die Drehgestelle überzeugen mit fein nachgebildeten Radlagern, Federn, Schwingungsdämpfern, Bremszangen der Scheibenbremsen und Sandstreuungseinrichtungen.

Technik

Beim N-Modell wurde das klassische Antriebskonzept mit aktueller Digital- bzw. LED-Technik kompakt kombiniert. Die Analoglok lässt sich feinfühlig steuern

Der Motor liegt zwischen Fahrzeugchassis und Rahmenaufsatz. Letzterer hat Ausschnitte für Pufferkondensator, Lautsprecher und Decoder. Obenauf liegt die dicht bestückte Lokplatte.

Die Traxx-Lok zeigt sich mit Trafo und Nebenaggregaten, Achslagern und Bremsanlagen an den Drehgestellen unter der „Gürtellinie“ üppig detailliert.

und ist bei 12 V nur 30 km/h schneller als das Vorbild. Allerdings erreicht sie ihre Endgeschwindigkeit erst nach über eine Minute Fahrzeit bei 12 Volt. Bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten macht sich der Antrieb akustisch bemerkbar.

Das Analogmodell wartet mit einem hellen rot/weißen Lichtwechsel auf. Die Führerstandsbeleuchtung lässt sich jedoch nur mit einem Lok- oder Loksounddecoder schalten. Letztere sind

über die Next18-Schnittstelle nach Abschrauben des Gehäuses leicht zu installieren – vorzugsweise per Piko-Decoder. **Fazit:** Piko hat mit der Traxx-Lok der BR 185 in Sachen Gestaltung und Detailierung ein N-Modell der Spitzenklasse auf die Räder gestellt. Auch überzeugt das Analogmodell mit sehr guter Zugkraft und ausgeglichenen Fahreigenschaften. Das Antriebsgeräusch ist subjektiv ein wenig nervig. gp 

