



Viel zu lange mussten die Eisenbahn-Fans auf ein H0-Großserien-Modell der ML4000 warten. Endlich hat Piko diesen Klassiker aus München in H0 verwirklicht.

Pikos Meisterstück

Rund 50 Jahre hat das erste und bisher einzige H0-Modell der ML4000 eines namhaften Modellbahn-Herstellers auf dem Buckel. Wer Pikos aktuelle Lok und das alte Rivarossi-Modell vergleicht, erkennt auch, welch unglaublichen Fortschritt die Modellbahn in dieser Zeit erfuhr (www.youtube.com/watch?v=bk-Jm7r5SaE). Der Vergleich der beiden Modelle hinkt jedoch, da die Rivarossi-Lok, die immerhin die äußere Form gar nicht so schlecht wiedergab, letztlich chancenlos ist.

Bleibt die Frage, warum es so lange dauerte, bis sich ein gewichtiger Hersteller erneut an dieses bemerkenswerte Stück bundesdeutscher Lokomotivgeschichte wagte? Vermutlich war den meisten Pro-

duzenten die Lok bisher zu exotisch. Aber in heutigen Zeiten, in denen es nicht mehr viele Fahrzeuge gibt, die noch nie als Modell realisiert wurden, nahm Piko die Gelegenheit wahr, die ML4000 in ihrer bekannteren Prototyp-Version aufzulegen. Ein kluger Schritt, um auf dem amerikanischen Markt Fuß zu fassen, und gleichzeitig den deutschen Markt zu erreichen, denn die

Ein Modell der ML4000 CC war schon lange überfällig

Lokomotiven führen in ihrer Erprobungszeit auf Bundesbahngleisen und unternahmen Testfahrten auf dem Semmering. Piko wird auch diese Varianten bald auflegen, die dann mit Schraubenkupplung ausge-

stattet sind. Großartig wäre es, würden die Sonneberger gar einen der damaligen Messzüge anbieten.

Wie in unserem Vorbildartikel ab Seite 30 beschrieben, gab es zwei Bahngesellschaften, die je drei Exemplare der ML4000 beschafften: Die Denver and Rio Grande Western Railroad (D&RGW) sowie die Southern Pacific Railroad (SP), der das vorliegende Modell der SP9000 gehörte.

Bei der Konstruktion des Modells überließ man nichts dem Zufall und suchte die Unterstützung von Bobby Zenk, einem der besten Kenner dieser Type, der auch bereits ein bemerkenswertes Buch über die Baureihe veröffentlichte und vor allem über sehr viele für die Konstruktion erforderliche Unterlagen verfügt. Um es vorweg

Diese Lokomotive macht Eindruck auf der Anlage: wuchtig, bullig und mit ausgesprochen markanter Lackierung.



Diese einzigartige Lokomotive bietet viele spannende Perspektiven. Das eingezogene Dach war übrigens erforderlich, um auf deutschen Gleisen Testfahrten machen zu können.



Die ML4000 zeigte ein sogenanntes A-Unit-Design. Es waren aber nie unmotorisierte B-Units vorgesehen. Hinter dem Bullauge auf der Rückseite befand sich ein Hilfsführerstand.

zu nehmen: Piko hat die eigene Leistungsfähigkeit im Modellbau nochmals übertroffen, und die ML4000 legt die Messlatte für Großserienmodelle nochmals ein wenig höher. Es sind nicht nur die zahlreichen freistehenden und unglaublich grazilen Handläufe, die auch wegen der weißen Lackierung sofort ins Auge fallen, sondern, wer genauer hinsieht, entdeckt kleine,

feinste Ösen, die beim Vorbild dazu dienen, Teile des Dachs abzuheben. Insgesamt sind es so um die 90 freistehende Kleinteile, die an der Lok angebracht sind.

Überhaupt das Dach: Es ist eine Augenweide; vor allem wegen der sechs perfekt gestalteten Lüfterschaukeln, die sich unter grazilen Gittern keinesfalls verstecken. Auch der Blick von unten ist lohnenswert.

Dass die Drehgestellblenden einen perfekten Eindruck hinterlassen, muss kaum mehr erwähnt werden, aber auch die Drehgestellunterseiten mit der Nachbildung der Bremsanlage und der Getriebekästen können glänzen. Die großen, perfekt eingesetzten, glasklaren Scheiben, die beim Vorbild den Lokführern Treibhaus-Temperaturen bescherten, geben den



Hier gibt es keinen Grund zur Kritik: Hinter den Bullaugen ist die Nachbildung des Maschinenraums zu erkennen. Durchbrochene Lüftergitter wirken beinahe selbstverständlich.



Das „Bloody Nose“-Design machte die SP legendär und es passt auch zur ML4000.

Blick frei auf den nachgebildeten Führerstand mit drei bequemen Sitzplätzen.

Die Lackierung der Krauss-Maffei-Lokomotive ist hervorragend: Das dunkle Grau zeigt keinerlei Einschlüsse. Die blutige Nase (Bloody Nose) ist ebenso makellos, die Zierstreifen sind gestochen scharf. Auch die Bedruckung offenbart keine Schwächen.

Ab Werk ist das Modell mit Radsätzen ohne Haftreifen ausgestattet – auf dem US-Markt sind Haftreifen unüblich. Allerdings liegen dem Modell zwei Tauschradsätze mit Haftreifen bei.

Wie üblich liefert Piko zunächst analoge Modelle aus, und die Fahreigenschaften der 620 Gramm schweren Lokomotive sind ausgezeichnet. Seidenweich gleitet die SP9000 dahin, nachdem sie sich bei einer Spannung von 2 Volt ruckfrei in Bewegung setzte. Bei 12 Volt erreicht die HO-ML4000 eine vertretbare Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h (v_{max} Vorbild: 113 km/h). Erwähnenswert ist der Auslauf aus dieser Geschwindigkeit: Er beträgt satte 40 Zentimeter.

Fazit: Phänomenales Modell einer der spannendsten Lokomotiv-Typen, die je ein deutsches Werk verließ.



Die Nachbildung des Daches ist großartig: Die sehr feinen Lüftergitter versperren nicht die Sicht auf die wunderbar strukturierten Lüfterschaukeln.



Alles aufgeräumt, alles an seinem Platz. Bemerkenswert sind die Nachbildung des Führerstands mit den drei Sitzen inklusive Armlehnen und die des Maschinenraums.

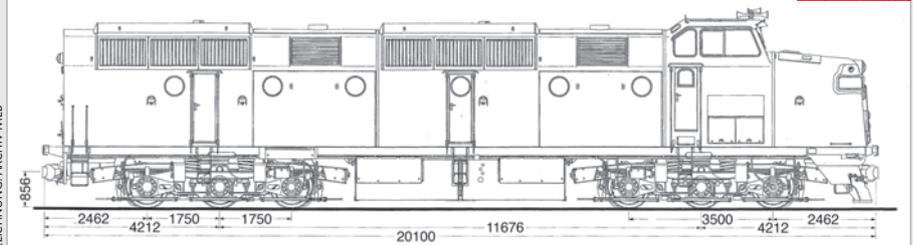
FOTOS/FOTOMONTAGE: ABP

Krauss-Maffei ML4000 CC der SP von Piko in H0

STECKBRIEF

Hersteller: Piko
Artikelnummer: 97440-1
Bezeichnung: ML4000 der SP
Epoche: III
Nenngröße/Spur: H0
Stromsystem: Gleichstrom, ausgestattet mit einer PluX22-Schnittstelle nach NEM 658
Konstruktionsjahr: 2023
Gehäuse Lok: Kunststoff
Fahrgestell Lok: Metall
Gesamtgewicht: 620 Gramm
Preis: 279 Euro (UVP)

ZEICHNUNG: ARCHIV WEB



ELEKTRIK

Stromabnahme: Über alle Radsätze
Beleuchtung: LED-Lichtwechsel rot/weiß, nach Digitalisierung ist auch Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung zuschaltbar



MECHANIK

Antrieb: Per Mittelmotor auf alle Radsätze, zwei Schwungmassen
Haftreifen: Werksseitig nicht eingebaut, zwei Tauschradsätze mit Haftreifen liegen bei



SERVICE

Gehäusedemontage: Lösen von vier Schrauben an der Unterseite
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Ausführliches Begleitheft mit Informationen zur Wartung liegt bei, ebenso ein Ersatzteilblatt.

v_0 = umgerechnete Geschwindigkeit

s_0 = Auslaufweg

Fahrwerte	Spannung	v_0 (km/h)	s_0 (cm)
v_{min}	1,8V	2	-
v_{max}	12V	130	40
v_{max} Vorbild	10,4V	113	30

Maßvergleich	Vorbild	1:87	Modell
LüP	20100	231	232
Drehgestell-Achsstand	3500	40	40
Drehzapfenabstand	11676	134	135