

BAUREIHE 210 DER ČD VON PIKO IN 1:87

Rangiertscheche für 25 kV

Für 3 kV-DC und 25 kV/50 Hz-AC baute Škoda im Auftrag der ČSD elektrische Rangierloks, die auch im Nahbereich eingesetzt wurden. Die 25 kV-Version der markanten E-Lok setzte Piko nun in den H0-Maßstab um. Wir sind das jüngste Modell der Sonneberger Probe gefahren.

Piko baut sein Sortiment an Modellen nach tschechoslowakischen Vorbildern aus. Jüngster Zugang in H0 ist die ehemalige ČSD-Baureihe S 458.0, die von 1973 bis 1983 in drei Serien mit insgesamt 74 Exemplaren gebaut wurde. Mit der Änderung des Nummernsystems reihte die ČSD die Vierachser von Škoda in die Baureihe 210 ein. Seit 1993 sind die Loks bei der tschechischen ČD und der slowakischen ŽSR im Einsatz. Die Loks sind für eine Fahrdrahtspannung von 25 kV/50 Hz ausgelegt. Die recht kurzen Fahrzeuge mit geräumigen Mittelführerstand waren zum Rangieren konzipiert. In Rangier- und Knotenbahnhöfen setzt man sie bis heute zum Verschub ein. Mit exzellenten Langsamfahreigenschaften ist das Vorbild des neuen Piko-Pendants dafür gut geeignet. Die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h lässt aber auch Einsätze im kurzen Streckendienst zu. An den vier mit Gummiblöcken primär gefederten Radsätzen in den zwei Drehgestellen sind je ein Tatzlager-Gleichstromfahrmotor verbaut. Die Gesamtleistung der Loks liegt bei 880 kW. Die Thyristersteuerung war beim Bau in den 1970er-Jahren sehr fortschrittlich. In den mit vielen Ansaugöffnungen versehenen Vorbauten sind die elektrischen Bauteile der symmetrisch aufgebauten Lok angeordnet. Der Haupttransformator befindet sich unter dem Führerhaus zwischen den Drehgestel-



Im Streckendienst setzt die ČD die Baureihe 210 auf der elektrifizierten Nebenbahn von Rybník nach Lipno nad Vltavou ein. Planmäßig hängen hinter der Lok ein Doppelstockwagen und ein kombinierter Gepäckwagen. Sebastian Koch fotografierte 210 059 am 26. Mai 2017.

len. Die Hochspannungsausrüstung ist auf dem Führerhausdach montiert. Hier befinden sich der Stromabnehmer, der druckluftbetätigte Hauptschalter, ein Dachtrennschalter und die Isolatoren des Überspannungsableiters und der Messfühler.

Die Baureihe 210 ist mit einem Heiztransformator ausgerüstet, den man ursprünglich zum Vorheizen von Personenzügen in größeren Bahnhöfen nutzte. Im langsamen Streckeneinsatz können die Loks aber auch Personenzüge bespannen und diese mit Strom versorgen.

Sie stehen bis heute im Betriebseinsatz und können im regionalen Güter- und Personenverkehr erlebt werden. Prominenteste Einsatzstrecke ist die bei Urlaubern beliebte Strecke zum in Südtschechien gelegenen Lipno-Stausee Rybník – Lipno nad Vltavou.

Baureihe 210 von Piko in HO

Die kantig wirkende Baureihe 210 mit ihrem großen Führerhaus haben die Sonneberger nun in H0 umgesetzt. Für unseren Test stand uns die DCC-Soundversion der ČD zur Verfügung.

Pikotypisch ist eine sehr fein durchgestaltete Lok entstanden. Die Vorbauten bestechen durch feine Gravuren der Luftöffnungen, sowie angespritzte Kranösen und Scharniere der Klappen. Das Führerhaus mit

Markante E-Lok von Piko aufwendig ins Modell umgesetzt.

den großen Fenstern bietet einen guten Blick auf den Arbeitsplatz des Lokführers. Sitze und Bedienpulte sind beidseitig nachgebildet. Auf dem Dach beeindruckt die aus vielen Bauteilen bestehende Hochspannungsausrüstung. Der filigrane Stromabnehmer, der mehrfarbige Hauptschalter und die dünne freistehende Hochspannungsleitung können überzeugen. Auf dem Rahmen sind die Geländer und Griffstangen aus Metall genauso angesetzt wie die Scheibenwischer vor den Frontfenstern. Die Griffstangen an den Führerhaustüren sind aus flexiblem Kunststoff gefertigt. An den Drehgestellen sind zahlreiche Bauteile separat angesetzt. Leitungen und Sandfallrohre sind freistehend. An den Lokfronten kann man die für den Normschacht durchbrochenen Schürzen gegen geschlossene Ausführungen tauschen. Luftschläuche, Heizkupplung und Zughaken können dann zugerüstet werden.

Die Lackierung und Bedruckung unserer ČD-Lokomotive war konturenscharf und unter der Lupe lesbar.

Zur Demontage der Lok müssen acht Schrauben von unten gelöst werden.



An Pikos neuem Modell der ČD-Baureihe 210 überzeugen das kleinteilig gestaltete Fahrwerk und die feinen Gravuren an den Vorbauten. Die geschlossene Schürze verdeckt hier den Normschacht und wurde mit Luftschläuchen und Kupplung zugerüstet.



Auch die 210 ist aufwendig beleuchtet. Neben der Frontbeleuchtung, die in Normalfahrt aus den unteren Lichtern besteht, sind auch das Führerhaus mit den Bedienpulten, das Fahrwerk unterhalb im Rahmen und die Loknummer illuminert.



E-Lok-Liebhaber werden ihre Freude an dem aufwendig gestalteten Dachbereich des Führerhauses finden. Die Hochspannungsausrüstung entspricht dem Vorbild. Hinten der Druckluft-Hauptschalter, davor der Dachtrennschalter und der Durchführungsisolator.

Messwerte 210 der ČD

Gewicht Lok	301 g
Haftreifen	2
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V_{max}	92,8 km/h bei Fahrstufe 126
$V_{vorbild}$	80 km/h bei Fahrstufe 114
V_{min}	2,3 km/h bei Fahrstufe 1
$NEM_{zulässig}$	104 km/h bei Fahrstufe --
Zugkraft	
Ebene:	168 g
30-Promille-Steigung:	142 g
Schwungscheibe	2
Artikelnummer	
21085 (DCC, Sound):	€ 339,00

Maßtabelle Baureihe 210 der ČD in H0 von Piko

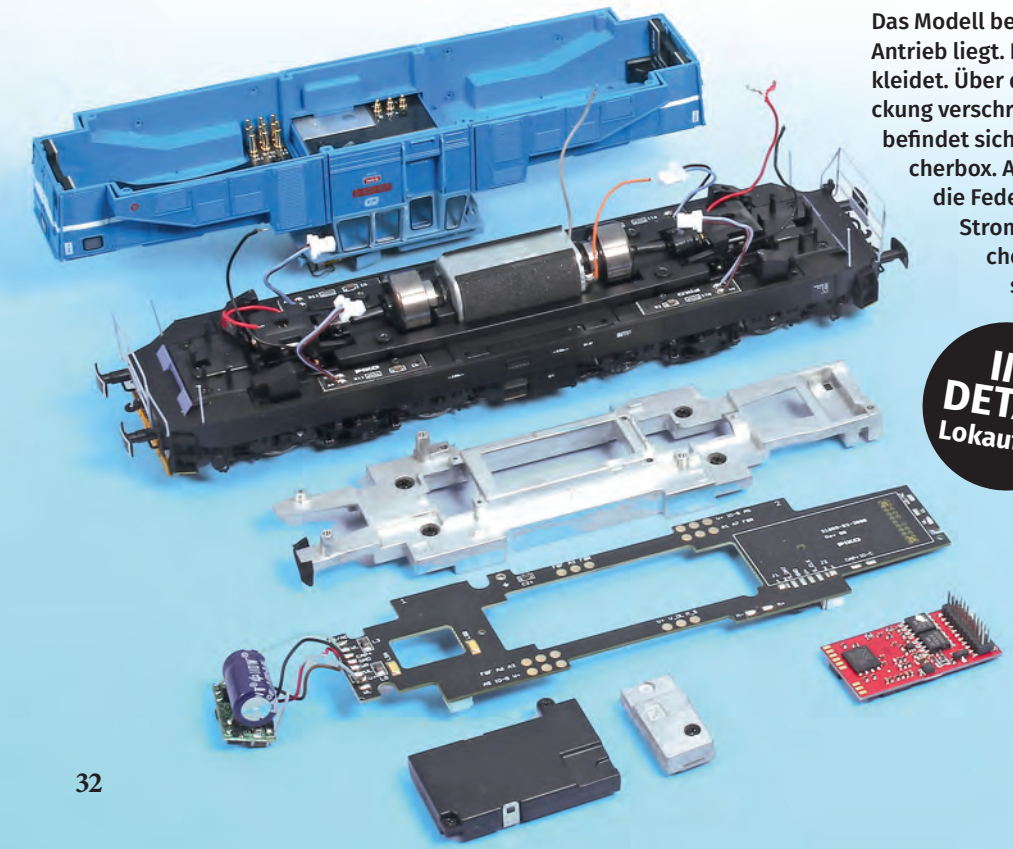
	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	14 400	165,52	165,3
Länge über Rahmen:	13 160	151,26	151,1
Pufferlänge:	620	7,13	7,1
Höhenmaße über SO			
Höhe bei gesenktem Stromabnahmer:	4 650	53,45	53,8
Höhe Rahmen:	1 500	17,24	18,1
Pufferhöhe über:	1 060	12,18	12,4
Breitenmaße			
Breite Umlauf:	3 000	34,48	34,6
Achsstände Lok			
Gesamtradstand:	9 100	104,60	104,5
Radstand im Drehgestell:	2 800	32,18	32,0
Drehzapfenabstand:	6 300	72,41	72,4
Raddurchmesser:	1 050	12,07	12,0
Radsatzmaße	**min.**	**max.**	**Modell**
Radsatzinnenmaß:	14,4	14,6	14,4
Spurkranzhöhe:	0,6	1,2	1,0
Spurkranzbreite:	0,7	0,9	0,7
Radbreite:	2,7	2,9	2,9

Sodann lässt sich das Gehäuse abnehmen. Darunter ist die Platine auf einer Zinkdruckgussabdeckung verschraubt. Unter der Abdeckung ist der Motor mit zwei Schwungscheiben und Kardanwellen zu den Drehgestellen verbaut. Auf der Platine befinden sich der hauseigene Sounddecoder und der fest verschraubte Lautsprecher. Die Beleuchtung des Modells erfolgt über die Hauptplatine. Mit Steckverbindern sind kleine Platinen verbunden, die über den Drehgestellen im Rahmen liegen und der Fahrwerksbeleuchtung dienen. Alle anderen LED sind im Gehäuse verbaut. Spitzenlicht, Führerhaus- und Pultbeleuchtung sowie die in den Vorbauten vorne rechts verbaute beleuchtete Loknummer sind auf Platinen im Lokinneren installiert. Sie werden über Federkontaktstifte von der Platine mit Strom versorgt. Das ČD-typische Spitzenlicht ist separat über die Funktionstaste F6 schaltbar. Durch den Verzicht auf Lötstellen, kann das Gehäuse leicht abgenommen werden. An die Getriebe in den Drehgestellen gelangt man durch Lösen von zwei Schrauben. Das jeweils vordere linke Rad ist mit einem Haftreifen versehen. Damit besitzt das über 300 Gramm schwere Modell gute Traktionseigenschaften. Die Geschwindigkeitseinstellung kann sehr feinfühlig geregelt werden. Neben den Lichtanimationen sind auch Sounds aufgespielt. Die Geräusche der E-Lok machen im Modell viel Spaß und werden durch tschechische Dialoge ergänzt.

Fazit

Mit dieser markanten Maschine der ČSD im Design der 1970er-Jahre haben die Sonneberger Modellbahn-Konstrukteure ein gelungenes Modell abgeliefert. Den MIBA-Test mit mehrmaligem Zerlegen überstand das Modell ohne Beschädigungen. Die Gestaltung ist äußerst filigran und die dünnen Geländer und Dachausrüstungen überzeugen den Betrachter. Fahrdynamisch gibt es keine Beanstandungen und bei der Animation fällt es schwer sich zwischen Strecken und Rangiereinsatz zu entscheiden.

Sebastian Koch



IM DETAIL Lokaufbau

Das Modell besteht aus einem Metallrahmen, in dem der Antrieb liegt. Dieser ist außen durch ein Kunststoffteil verkleidet. Über dem Motor haben die Sonneberger eine Abdeckung verschraubt, die ebenfalls aus Metall besteht. Darauf befindet sich die Hauptplatine mit Decoder und Lautsprecherbox. Auf der Platine erkennt man viele Kontakte, auf die Federkontaktstifte im Gehäuse drücken und so die Stromversorgung für die LED im Gehäuse ermöglichen. Das einteilige Gehäuse wird mit acht selbstschneidenden Schrauben von unten befestigt. Die Drehgestelle sind von unten ausgeformt und verfügen über ein Stirnradgetriebe für den Antrieb (unten).

