



Tenderlokomotiven mit symmetrischer Achsformel wirken von Haus aus harmonisch und haben immer eine gewisse Eleganz. Pikos neue und maßstäblich umgesetzte preußische T18 unterstreicht dies.

Nach vielen Jahren kündigte Piko zur Internationalen Spielwarenmesse 2020 wieder eine neue Dampflokomotive im Maßstab 1:87 an: die Baureihe 78.

Bella Figura: T18 von Piko

Im Jahr der 78-Nachbildungen (vgl. Messebericht im MEB 3/2020) macht ein Piko-H0-Modell den Anfang: Seit Mai ist das Epoche-III-Modell der DB im Handel.

Für unseren Test stellte Piko ein vollausgestattetes Muster seiner ersten „Expert“-Dampflok zur Verfügung, ein Modell mit Sound-Decoder und Raucherzeuger. Die Vorbildwahl des Süd-

thüringer Herstellers fiel auf 78 134 der Deutschen Bundesbahn der frühen 1960er-Jahre. Die 1919 gebaute Maschine war seinerzeit im Bw Wuppertal-Vohwinkel beheimatet und besaß eine Wendezugsteuerung. Ausgemustert wurde sie Anfang 1967.

Die Verpackung zeigt sich zunächst wie gewohnt: Kartonschuber, stabile Schachtel mit Einschub für die Anleitungen, transparenter Kunststoffschuber, Blistereinsatz. Neu ist aber ein schwarzer Kunststoffsockel, welcher das Modell mit exakten Passungen, Stiften und zwei Spurrillen auch ohne Verschraubung sicher hält, sofern man es nicht gerade auf den Kopf dreht. Für zusätzliche Sicherheit sorgt ein quadratisches Kunststoffteil, welches nicht zu

Neben den Pufferträgerdetails können die Kolbenstangenschutzrohre und Zylindersicherheitsventile zugerüstet werden. Zuvor sind dort die Blindstopfen zu entfernen.

stamm auf die Esse gepresst ist und dank entsprechender Ausformung im Blister ein seitenverkehrtes Einsetzen des Modells von vornherein ausschließt. Sowohl das Aus- als auch das Einpacken ist somit kinderleicht und schnell erledigt.

Reich detailliert und vollständig durchdacht

Äußerlich erweist sich die Piko-T18 bereits auf den ersten Blick als zeitgemäßer Entwurf. Sofort fällt der maßstäblich proportionierte Kessel mit seiner nahezu unsichtbaren Gussnaht und den zahlreichen Ansetzteilen auf. Die Dampfleitungen wirken stimmig: mit vorbildgerecht sanften Biegungen und einer mitunter dampfloktypischen, ganz leicht unparallelen Führung. Nicht alles ist einzeln angesetzt: Die Sandfallrohre etwa sitzen oben so dicht am Kessel, dass dies nicht erforderlich war. Im weiteren Verlauf, zwischen Kessel und

Rahmen, wurden sie jedoch zwangsläufig freistehend dargestellt. Bestens gelungen sind beispielsweise die zahlreichen Nieten- und Schraubenköpfe: unterschiedlich dimensioniert und zum Teil mit bloßem

Auge kaum noch wahrzunehmen, maßstäblich eben, aber korrekt.

Rückseitig springt der gewaltige Kohlenkastenaufsatz ins Auge. Die Befestigung des Einzelteils am Führerhaus hebt dieses leider etwas an und verursacht unterhalb der kräftig gemaserten Bretterimitation einen Spalt. Die Handläufe bestehen aus Kunststoff; die Ausführung der beiden Griffstangenpaare auf dem Umlauf aus Metall kommt jedoch der Bruchsicherheit zugute. Die schön gravierten Speise-

Durch die großen Fenster ist die Nachbildung (Gussteil) der Stehkesselrückwand gut zu erkennen. Beim durchbrochenen Handrad der Steuerung handelt es sich um ein Ansetzdetail.



wasser- und Luftpumpen tragen zur hervorragenden Detaillierung bei. Gleich dahinter gibt es beidseitig weitere Blickfänge: die fein durchbrochenen Aufwerfhebel mit den Hängeeisen. Auch die übrigen Tei-

STECKBRIEF

- Hersteller: Piko
- Bestellnummer: 50602
- Gehäuse/Fahrwerk: Kunststoff/Metall
- Antrieb: Vom Fünfpol-Motor mit Schwungmassen im Kessel über Schnecken-Stirnradgetriebe auf zwei Kuppelradsätze, zwei Haftreifen auf hinterem Kuppelradsatz
- Gewicht: 391 Gramm
- V_{min}: 2 km/h in Fahrstufe 1
- V_{max}: 96 km/h in Fahrstufe 128
- Besonderheiten: Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsfackern, Raucherzeuger
- Digitaldecoder: Piko
- Preis: 399,99 Euro (UVP)



Rückseitig imponiert die Lok mit einem großen Kohlenkastenaufsatz und authentischen, aber ohne Griffe gestalteten Laternen. Der Schmierpumpenantrieb sitzt am hinteren Kuppelrad.

le der Heusinger-Steuerung sowie heizerseitig der Schmierpumpenantrieb sind von schöner Filigranität. Lediglich die Kuppel- und Treibstangenlager wirken etwas zu flach. Die umfangreich nachgebildete Bremsanlage vervollständigt zwischen den fein gespeicherten Rädern die Fahrwerksgestaltung.

Erwähnt werden sollen abschließend nicht nur die mit flachen (DRG-Typ, unten) beziehungsweise konvex geformten Scheiben (DB-Typ, oben) versehenen Laternen, sondern auch die nachgebildeten Teile der Wendezugsteuerung, deren zusätzliche Luftkupplungen und Steuerkabel genauso wie die ebenfalls beiliegenden übrigen Pufferträgerdetails zugerüstet werden können. Dies geht mit einer Pinzette einfach vonstatten.

Unser Testmodell setzte sich in Fahrstufe 1 sanft in Bewegung und hielt eine Kriechgeschwindigkeit von umgerechnet zwei Kilometern pro Stunde. Auch bei Höchstgeschwindigkeit war vom Motor

und Getriebe so gut wie nichts zu hören. In Fahrstufe 28 respektive 128 erreichte die T 18 umgerechnet etwa 96 km/h. Das Vorbild war für 100 km/h zugelassen.

Die Beschleunigung wies einen nicht ganz gleichmäßigen Verlauf auf. Auch die Verzögerung verlief leider etwas ungleichförmig. Vom Zinkdruckguss-Rahmen beschwert und mit zwei Haftreifen bestückt, steht dem Modell ausreichend Haftreibung auch für längere Züge oder Steigungen zur Verfügung.

Etliche Licht- und Geräuschfunktionen

Mit 21 Soundfunktionen, darunter das Klappen von Türen und Fenstern, zwei mit wunderbarem Hall nachempfundene Pfeifsignale, ein langsam anlaufendes Läutewerk, die Notbremse oder das Ausschlacken, verleiht der Piko-Decoder der 78 eine äußerst lebendige Geräuschkulisse. Beim Anfahren ertönt der markant



Filigrane Steuerung und vollständig lesbares Fabrikschild („Vulcan-Werke, Stettin“).

schnoddrig-dumpfe Abdampfschlag eines Preußenkessels, und der gleichförmige Übergang in ein undeutliches Rauschen bei schneller Fahrt ist in H0 bisher kaum realistischer nachgeahmt worden. Unrealistisch wirkt dagegen das Abdampfgeräusch eines beim Bremsen bis zum Stillstand geöffneten Reglers.

Vorbildkenntnis beweist Piko mit einem nicht zu grell wirkenden LED-Spitzenlicht der 78. Der Zugschluss lässt sich davon getrennt, einem gezogenen oder geschobenen Zugverband entsprechend, schalten. Auch die gedämpfte Führerhausbeleuchtung wirkt authentisch. Das Feuerbüchsfackern mit roter LED vermag dagegen nicht so recht zu überzeugen.

Die erste Dampflokomotive der Sonneberger nach sehr langer Zeit begeistert mit einem gesamtheitlich durchdachten Konzept, einer hervorragenden Gestaltung, guten Fahreigenschaften und großer Funktionsvielfalt. Die große Fanggemeinde freut's: Ja, Piko kann auch Dampfloks! ☐ oh



In der Rauchkammer sitzt neben dem Raucherzeuger auch der Lautsprecher, der mit sehr kräftigen Klängen zu überraschen vermag.



Auch die neue Piko-Dampflokomotive macht im Inneren einen sehr aufgeräumten Eindruck. Zuerst wird das Führerhausoberteil abgezogen (vorher unbedingt die Griffstangen auf dem Kohlenkasten entfernen!), danach lässt sich nach Lösen einer Schraube der Kessel entnehmen.

FOTOS: ANDREAS BAUER-PÖRTNER