



*Mit der DB-Neubaudampflokomotive der Baureihe 82 präsentiert Piko sein erstes Modell einer Dampflokomotive in der Spurweite N. Wir haben uns den Piko-„Erstling“ in 1:160 aus diesem Grund genauer angeschaut. Ohne dem Test vorzugreifen zu wollen – in solch detaillierter Ausführung darf Piko die N-Bahner gerne mit weiteren Dampfloks erfreuen!*

# DB-Neubaulok der Baureihe 82

## Pikos erstes Dampflokomodell in N

Oben: Nachdem Piko schon vor Jahren die DB-Baureihe 82 in H0 auf den Markt gebracht hatte, folgt nun das Pendant in N.

Die Frontpartie der 82 beeindruckt besonders durch den Mischvorwärmer mit seinen Rohranschlüssen. Selbst das Elektrokabel für das dritte Spitzenlicht ist nachgebildet.

Auf der diesjährigen Spielwarenmesse in Nürnberg überraschten die Sonneberger mit der Ankündigung der Baureihe 82 in Spur N, die es bis jetzt in dieser Spurweite noch nie gab. Nach den Piko-Sommerferien soll Anfang September die Auslieferung der Lok beginnen. Wir konnten bereits vorab das analoge Modell der Baureihe 82 (Art.-Nr.: 40100) testen.

### Das Vorbild

Die junge DB beschaffte 1950/51 zunächst 37 Tenderloks der nach modernen Bauprinzipien konstruierten Baureihe 82, denen 1955 noch vier weitere Maschinen folgten. Mit den neuen Fünfkupplern sollten sowohl die

hauptsächlich im schweren Rangierdienst verwendeten 94<sup>5-17</sup> (pr. T 16<sup>1</sup>) und 87 als auch die vor Güterzügen eingesetzten 93<sup>0-4</sup> (pr. T 14) und 93<sup>5-12</sup> (pr. T 14<sup>1</sup>) abgelöst werden. Deswegen musste die neue Type einen guten Bogenlauf, eine erhöhte Geschwindigkeit und große Vorräte besitzen.

Diese Vielseitigkeit wurde durch eine aufwendige und wartungsintensive Konstruktion erreicht. Nach dem Erscheinen der V 100 und später der V 90 sank der Stern der 82. Die neuen Dieselloks ersetzten deshalb ab Mitte der sechziger Jahre die noch relativ jungen Dampfloks im Hamburger Hafen, im Schwarzwald, in Emden und zuletzt im Westerwald. Das Jahr 1972

erlebten schließlich nur noch zwei Maschinen, als letzte schied 082 035 am 15. August 1972 beim Bw Koblenz-Mosel aus.

Als einzige 82 blieb 82 008 erhalten. Nachdem sie jahrelang als Denkmal am Bahnhof in Lingen/Ems stand, befindet sie sich heute im DB-Museum in Koblenz-Lützel.

### Das Piko-Modell

Den Sonnebergern hat als Vorbild die 82 024 vom Bw Emden im Zustand der frühen sechziger Jahre gedient. Entsprechend besitzt das Piko-Modell den nachgerüsteten Mischvorwärmer, Dreilicht-Spitzensignal und ein Dach mit Lüftungsaufsatz.



Auf der Rückseite der Lok sind die Vorratsklappen fein graviert. Die Aufstiegsleitern und die seitlichen Griffstangen am Kohlekasten sind extra angesetzt, die rückwärtigen Griffe sind angeformt. Die Normaufnahmen für die N-Kupplungsköpfe sind beidseitig kulisengeführt und schwenken bei Kurvenfahrt aus.





In der Seitenansicht sind die feinen Speichen der nahezu größtenrichtigen Lokräder, der stimmige Achsstand des Fahrwerks und die filigrane Steuerung des Modells sehr gut zu erkennen.



ct (5)

Das weitgehend in Zinkdruckguss gefertigte Modell ist aufwendig detailliert. Zahlreiche Bauteile wie z. B. Glocke, Pfeife, Generator, Griffstangen, Aufstiegsleitern oder Leitungen sind extra angesetzt. Besonders beeindruckend ist die Verrohrung der Mischvorwärmanlage. Ebenso überzeugt die feine Gravur des Kessels, z. B. mit der Nachbildung des Stromkabels für das dritte Spitzenlicht auf der Rauchkammertüre, aber auch der Wasserkästen mit den Andeutungen der Wasserkappen und der Aufstiege. Die Umläufe und Auftritte besitzen fein gravierte Nachbildungen von Riffelblech.

Die gelungene Wiedergabe setzt sich im Fahrwerksbereich fort. Trotz Kunststoff besitzen die Räder der Lok feine Speichen. Besonders filigran, aber voll beweglich ist die Heusinger-Steuerung ausgefallen, die weitgehend aus Metall besteht.

## Technik der Lok

Die 82 wird von einem Motor mit Schwungmasse angetrieben, der im Kessel der Lok Platz gefunden hat. Er wirkt über Zahnräder auf die zweite, dritte und vierte Achse, die erste und letzte werden über die Steuerung mit-

**Die Form der DB-Neubaulok wurde gut getroffen. Das Modell ist sauber beschriftet, die Pufferhülsen müssten rot lackiert sein.**

genommen. Alle Achsen sind seitenschiefbar im Lokrahmen gelagert. Zwei Räder besitzen Haftreifen.

Unter dem Kohlekasten befindet sich eine Next18-Digitalschnittstelle. Diese ist einfach zu erreichen – nach dem Lösen von zwei Schrauben und dem Aushaken der Mischvorwärmanleitung lässt sich das ganze Lokoberteil problemlos abheben. Unsere Analogvariante besitzt einen freien Führerhausdurchblick.

Die Beleuchtung erfolgt mit warmweißen LEDs und Lichtleitern.

## Unser Eindruck

Das erste Dampflokomodell von Piko in N ist hervorragend gelungen. Das Modell der 82 beeindruckt durch eine filigrane und aufwendige Detaillierung. Auch im Anlagenbetrieb überzeugt die Lok mit ihren Fahreigenschaften und ihrer Zugkraft.

ROLAND SCHELLER

Das Piko-Vorbild 82 024 war am 19. August 1967 im Pz-Dienst vor dem langen P 1104 in Emden Außenhafen eingesetzt.



P. Engstfeld, Sammlung Hans-Jürgen Wenzel

## Piko 82 in N – Kurzinfor

DC analog (Art.-Nr. 40100) UvP.	230 €		
DC digital, Sound (Art.-Nr. 40101) UvP.	330 €		
Masse des Modells	60 g		
Antrieb	Motor mit Schwungmasse		
Haftreifen	2		
Schnittstelle	Next18		
Beleuchtung	warmweiße LED		
Höchstgeschwindigkeit (analog bei 12 V):	105,6 km/h (NEM 105 km/h)		
Zugkraft [g]	20		
Wichtige Maße [mm]	Vorbild	1:160	Modell
Länge über Puffer	14.080	88	88,1
Laufreddurchmesser	1.400	8,7	8,53