

Der Bulle aus Emden

Neben den wohl populärsten Einsätzen im Hamburger Freihafen waren in den 1960er Jahren zahlreiche Exemplare der Baureihe 82 in Emden stationiert, um sich dort am Ablaufberg, am Erzkaai oder vor Personenzugpendelzügen zum Außenhafen hin ihr täglich Brot zu verdienen. PIKO wählte als Vorbild für seine Neukonstruktion die Emdener 82 024 und würdigt damit ihre Dienste im beschaulichen Ostfriesland posthum.



Das Original der 82 024 war während der Epoche IIIb beim ostfriesischen Bw Emden stationiert. Absolut vorbildgerecht besitzt PIKOs Neukonstruktion daher eine beidseitige Dreilicht-Spitzenbeleuchtung.

Als die Sonneberger 1994 stolz ihre 82 023 für die Nenngröße H0 präsentierten, horchte die gesamte Branche auf, denn die Neuentwicklung des ehemaligen Staatsbetriebes setzte ein Zeichen: Von nun an entwickelte der erst zwei Jahre zuvor privatisierte Volkseigene Betrieb Fahrzeuge nach zeitgemäßen Richtlinien und leitete damit eine signifikante „Wende“ im Hinblick auf sämtliche Konstruktionsmerkmale seiner Modelle ein. Da sich PIKO – spätestens seit dem Rollout der famosen E 18 – auch in der Spur N zunehmend mit deutschen Schienenklassikern beschäftigt, war es nur eine Frage der Zeit, bis die umtriebigen Thüringer die Dampflok der Baureihe 82 auf die 9-Millimeter-Gleise stellen würden.

Da PIKO für gewöhnlich keine halben Sachen macht, debütiert

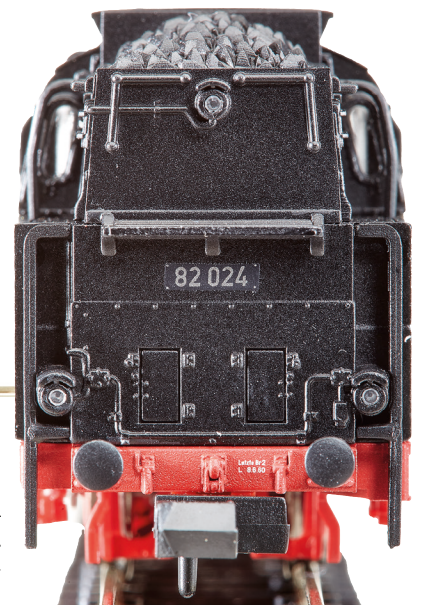
die erste Sonneberger N-Dampflok der Nachwende-Ära in gleich zwei technischen Varianten: Die analoge Ausführung (Artikel Nr. 40100; UVP: 230 Euro) verfügt im Führerhaus über eine zeitgemäße Next18-Schnittstelle, die problemlos eine spätere Digitalisierung zulässt. Für die Umrüstung bietet der Hersteller den hauseigenen litzenlosen Decoder 46218 an, der das DCC- und das Motorola-Datenformat versteht und mit 39,99 Euro zu Buche schlägt.

Die ab Ende September verfügbare Soundversion (40101; 330 Euro) besitzt bereits ab Werk einen passenden Sounddecoder, mit dem sich die Novizin als besonders innovativ präsentiert. Der Lautsprecher ist auf die Baureihe 82 abgestimmt und ermöglicht eine satte Geräuschkulisse, die uns im Nu überzeugen konnte: Zahlreiche loktypische Sounds wie Dampfge-

räusch und Pfeife – um nur zwei zu nennen – sind einzeln abrufbar. Zudem ist auch in analoger Umgebung ein Soundbetrieb möglich, der sich allerdings auf die Fahrgeräusche beschränkt.

Technik

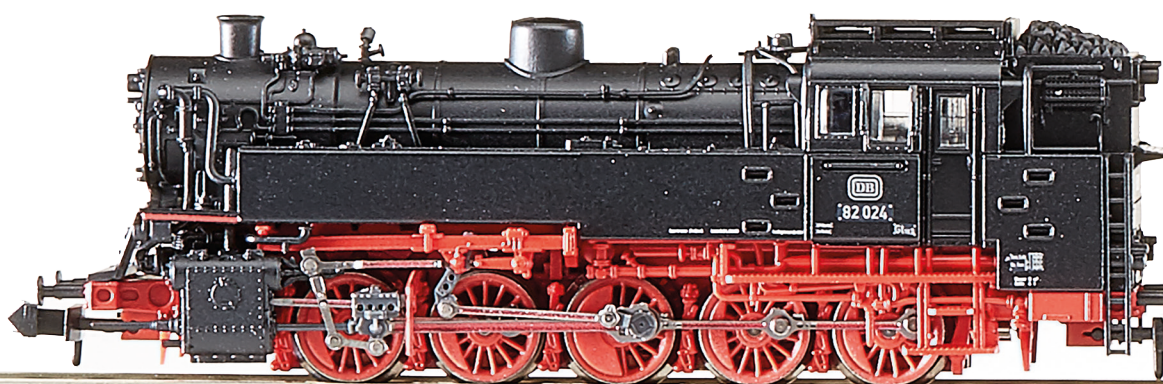
Die 60 Gramm schwere Tenderlok kommt gut geschützt in einer eng anliegenden Blistereinlage zum Kunden. Mitgeliefert wird eine überwiegend grafisch orientierte Bedienungsanleitung mit Tipps zu allen wichtigen Wartungsarbeiten (wie Abschmieren und Haftreifenwechsel) und integriertem Ersatzteilblatt. Basisinformationen zum großen Vorbild sucht der ambitionierte N-Bahner allerdings vergeblich. Trost spendet sogleich das leicht abziehbare Gehäuse: Es sind lediglich zwei Schrauben unterhalb des Tenders zu lösen und eine Leitung auszuhaken. Und schon lässt sich die Lok entkleiden.



Ein leise surrender dreipoliger Motor treibt die mittleren drei Achsen direkt an. Eine kleine Schwungmasse sorgt für einen Ausrollweg von 40 Millimetern aus Topspeed. Die Räder der A- und E-Achsen werden über die Treibstangen mitgeführt.

Auf unserer Testanlage erreichte die analoge Maschine bei 12 Volt eine umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 117 km/h (Vorbild: 70 km/h). Dabei setzte sich die bullige Diva bei einer Spannung von 2,2 Volt mit einem erkennbaren Ruck in Bewegung. Toll: Das warmweiße fahrtrich-

Die Sonneberger haben die filigrane Steuerung der bulligen Tenderlok wunderschön in Szene gesetzt. Während die Raadsätze dunkel vernickelt sind, besitzen die feinen Speichenräder vorbildgerecht Gegengewichte.

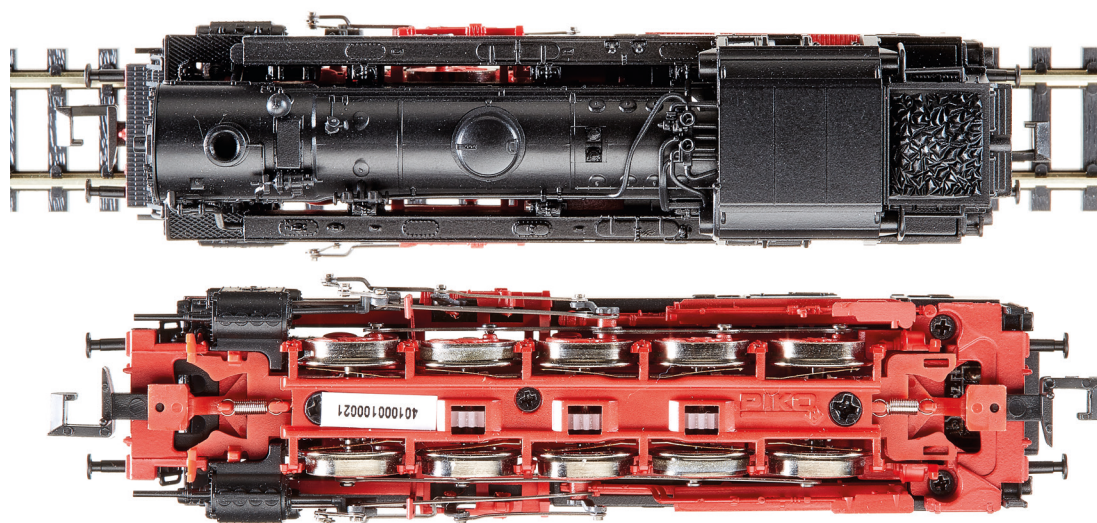


tungsabhängige LED-Spitzenlicht leuchtet schon bei geringer Spannung (3,4 Volt) ausreichend hell.

Für eine stets sichere Stromabnahme sorgen bestens kaschierte Schleiffedern, die sich hinter allen zehn Rädern verbergen. Wie ihr großes Vorbild punktet die kleine 82er mit einer souveränen Kurvenwilligkeit, die uns allerdings nicht wirklich überraschte, da alle Achsen über ein ausreichendes Seitenspiel verfügen. Zwei diagonal aufgezogene Haftreifen sorgen für eine ausreichende Zugkraft. So meisterte das kleine Kraftpaket bei einer fünfprozentigen Steigung 293 Gramm an der Rolle. Auf den Punkt gebracht: Das Modell eignet sich für den harten Einsatz am Ablaufberg bestens.

Optik

Rein äußerlich steht die Neukonstruktion ihrer H0-Schwester in nichts nach. So wurden die wichtigsten Leitungen freistehend ausgeführt, fast alle Aggregate entpuppen sich als separat gesteckt. Sogar die winzigen Handräder hat PIKO durchbrochen ausgeführt – ein wahrer Augenschmaus! Wer da noch meckern sollte, weil ihm der Durchmesser einer Rohrleitung oder einer Griffstange nicht vorbildlich genug erscheint, darf nicht vergessen, dass diese in



Der Kessel präsentiert sich vorbildgerecht fein detailliert. Die Verrohrung ist freistehend ausgeführt. Fast alle Aggregate wurden separat angesetzt. Die Kraftübertragung erfolgt über die mittleren drei Achsen.

1:160 für ein Spielzeug gar nicht anders zu produzieren sind.

Weitere angesetzte Teile sind beispielsweise die Lichtmaschine, die Griffe am Wasserkasten, die Pfeife, die Glocke, die Kesselarmaturen, die Zylinderrohre sowie die Handläufe am Kohlekasten. Laut PIKO wurde selbst die Anordnung des Kohlevorrats anhand von Originalaufnahmen imitiert. Fakt ist: Das Ergebnis überzeugt! In der analogen Ausführung ermöglichen die schlierenfreien, exakt eingepassten Fenster sogar einen freien Führerhausdurchblick.

Absolut sinnvoll erscheint es, dass sich PIKO für seine Debütantin eine 82er aus der Blütezeit des Vorbilds in den 1960er Jahren in der Ausführung ohne Gegendruckbremse, aber mit Klimadach, DB-Keks, und Dreilicht-Spitzensignal ausgesucht hat. Die gut gelungene

lupenreine Bedruckung erteilt Auskunft über das Original der 82 024: Die Maschine war seinerzeit in Emden beheimatet und trug das Revisionsdatum „8.6.60“.

Horst Wild

www.piko.de

Fazit

Die Sonneberger haben es aufs Beste verstanden, die schöne Tenderlok von der Baugröße H0 in den Maßstab 1:160 zu skalieren. Die Tugenden der „kleinen“ 82er überraschen daher nicht sonderlich: Die tollen Fahreigenschaften und die exzellente Optik lassen das Herz des N-Bahners im Nu höher schlagen und den UVP von 230 Euro für das analoge Modell nachvollziehbar erscheinen.

Bei entferntem Gehäuse ist bei der Digitalversion der Lautsprecher gut zu erkennen. Seine Anschlusskabel werden zur Leiterplatte geführt.



Das Vorbild: die Baureihe 82



Die BR 82 entstand nach dem Zweiten Weltkrieg im Rahmen des Neubaudampfloktypenprogramms der DB. Die kompakten E-Kuppler sollten im schweren Rangierdienst und vor Nahgüterzügen hauptsächlich die noch vorhandenen Exemplare der Baureihen 93.5-12 (pr. T14.1) und 94.5-17 (pr. T16.1) ablösen. Mit einer Leistung von 1.290 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h eigneten sich die Maschinen auch für den Reisezugdienst, vor allem auf topografisch schwierigen Strecken (beispielsweise auf der Kasbachtal- und der Murgtalbahn). Die Bundesbahn stationierte die ab 1950 gelieferten Loks zunächst in den Betriebswerken Siegen, Hamburg-Wilhelmsburg, Hamm, Soest und Emden. Schon nach 20 Jahren schränkte der voranschreitende Traktionswandel die Betriebseinsätze jedoch erheblich ein. Mit der 82 035 endete am 1. Mai 1972 im Bw Koblenz-Mosel die Ära der Baureihe. Fast alle Exemplare wurden nach ihrem Einsatz verschrottet. Lediglich 82 008 wurde 1974 als Denkmal am Bahnhof Lingen aufgestellt. Nach Stationen in Neumünster (2003 bis 2010) und Siegen (2010 bis 2014) befindet sich die Maschine heute im DB Museum Koblenz.

Foto: Horst Wild