



57 Zentimeter lang ist die fünffach gekuppelte Tenderlok der Baureihe 95, sie bringt 3,7 Kilogramm auf die Waage und wird von zwei Bühler-Motoren angetrieben.

Fotos:  
Hans-Joachim Gilbert

## Piko: Tenderdampflok Baureihe 95 in G

# Starker Auftritt

**Nicht nur im Preis, auch in der Ausstattung setzt sich die schwere Tenderlok der Baureihe 95 mit an die Spitze im Piko-Programm der Spur G. Im aufwändigen, zweimotorigen Fahrwerk sorgen erstmals Bühler-Motoren für hohe Zugkraft. Reicht das aus, damit die Bergkönig die zugstarke E94 aus dem gleichen Stall vom Thron verdrängen kann? Unser aktueller Test klärt auch das.**

**F**ünffach gekuppelte Dampfloks für Gartenbahner sind derzeit in Mode, nach LGB mit der sächsischen VIK und Herrmann Echtdampf mit der VIIK stellt Piko mit der Regelspurlok Baureihe 95 (ehemals preußische T20) einen weiteren E-Kuppler auf die 45-mm-Spur. Im Maßstab 1:87 tut Piko das übrigens

schon lange, schließlich war die als „Bergkönigin“ bezeichnete preußische T20 einst auch auf dem Sonneberger Eisenbahnnetz zuhause.

Mit der neuen, direkt vor den Ostertagen ausgelieferten Tenderlok 95 hat Piko seine Messlatte wieder ein Stück höher gelegt. Das merkt man am Preis, denn es ist die bislang teuerste Piko-Lok der Spur G. Und dennoch ist sie – rechnet man die optionale digitale Zusatzausstattung mit Sound und einem gepulstem Verdampfer oben-

drauf, immer noch um einige hundert Euro günstiger als der jüngst ausgelieferte E-Kuppler eines Mitbewerbers.

### Erstmals mit Bühler-Motoren

Doch Piko hat auch gefühlt an Qualität zugelegt, denn die BR 95 ist als erstes G-Modell der Sonneberger mit zwei siebenpoligen, kugelgelagerten Bühler-Motoren ausgerüstet. „Bühler-Motoren“, die hatte einst Lehmann zum Qualitätsmerkmal erhoben, und das hat sich in den Köpfen der Gartenbahn-Kundschaft festgesetzt, da kommen andere Motoren-Marken einfach nicht gegen an. Nun „bühler“ es also auch bei Piko, wie zuvor schon bei LGB, TrainLine, Kiss...

Fünf gekuppelte Radsätze, das sind beim Original korrekt eine Treibachse (die mittlere) und vier Kuppelachsen, je zwei vorne und zwei hinten. Piko gruppiert diese fünf Radsätze in zwei Antriebsblöcken: der vordere mit drei Achsen ist drehbar und federnd gelagert, der hintere mit zwei Radsätzen ist nur drehbar. In beiden Antriebsblöcken ist jeweils die erste und letzte Achse in Wälzlager eingesetzt und wird über eine Schnecken-/Stirnrad-

Viele Besandungsrohre und Kesselleitungen prägen den Langkessel.



Das Erstmodell der Epoche IV als 95 1027 besitzt drei Dome. Ein Wechselsatz in der Spritzgussform erlaubt für kommende Varianten auch andere Kesselaufbauten.





Nicht als heutige Museumslok, sondern als Traditionslok der DR zu Beginn der 1990er Jahre hat Piko die erste Variante der formneuen BR 95 ausgeliefert.

kombination angetrieben. Die mittlere, antriebslose Achse im vorderen Getriebeblock besitzt keine Wälzlager, ist dafür aber gefedert. Beide Motorblöcke sind über einen Zapfen im Getriebedeckel mechanisch miteinander verbunden, außerdem sind die Motorwellen flexibel gekuppelt.

Diese Fahrwerkskonstruktion beschert der Bergkönigin einen guten Kurvenlauf und in der Geraden eine nur geringe Neigung zum Taumeln. Selbst im oberen Geschwindigkeitsbereich sind abrupte Richtungswechsel in gegenläufigen, aber eben verlegten Gleisbögen mit 1200 mm Radius keine Gefahr für die Lok, die gut gefederten Laufachsen spüren dank ihres spürbaren Anpressdrucks in jeder Fahrtrichtung sauber. Aber sie können nicht alles wegstecken, was ihnen im Weg liegt: Weichen sollte man – auch laut Bedienungsanleitung – nicht aufschneiden, denn die Laufachse kann hier aufklettern, eine Entgleisung wäre die Folge. Auch lange Schienenstöße in engen Kurven sind eine Einladung zum Aufklettern. Eine gewisse Güte muss die Fahnanlage also schon beisteuern.

Piko ist es zwar gelungen, das Fahrwerk der BR 95 auch für den R1-Radius von 600 mm zu ertüchtigen. Dafür muss der Modellbahner aber nicht nur die langen Kolbenschutzrohre an den Zylinderblöcken (wegen der ausschwenkenden Laufachse) weglassen, auch auf die rückwärtigen Leitern am Kohlenkasten muss man entweder verzichten oder diese je um eine Sprosse kürzen, weil sonst die Kuppelungsdeichsel gegen eine der Leitern

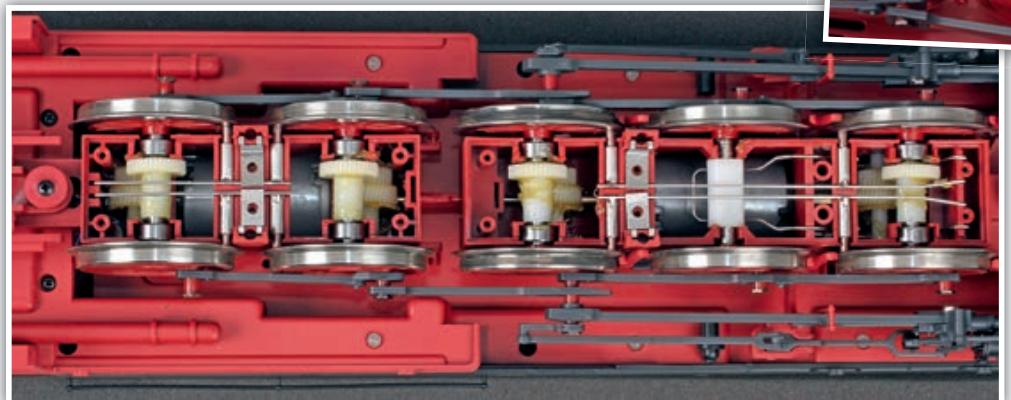
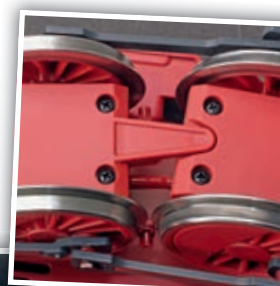
stößt. Piko empfiehlt als realistischen Mindestradius 920 mm, das entspricht im Piko-Gleissystem dem Radius R3. Auch die Piko-Weichen R5, R7 und die Bogenweiche R3 sind somit befahrbar. Bei LGB-Gleisen muss man bei Weichen und Bogenradien zu R3 (ca. 1200 mm) greifen, Thiel-Gleis kann fertige Bogengleise mit dem Mindestradius von 930 mm Radius liefern.

Man darf sich aber nichts vormachen: Ein solcher E-Kuppler gehört schon auf eine Gleisanlage mit einem Bogenradius im Streckengleis von wenigstens 1200 mm (LGB R3). In engen R1-Gleisbögen (600 mm) setzen sonst die von Piko eingebauten Edelstahlradreifen dem Schienenprofil auf Dauer zu sehr zu. Auf 1200 mm Radius kommt die Lok aber auch optisch viel besser durch die Kurve: Der mittige Kupplungshaken der Pufferbohle steht dann genau über der bogenäußeren Schiene, und zwar vorne wie hinten. Ein weit ausschwenkendes Heck wie beim Harzbulle von LGB ist hier nicht zu beobachten. Das gefällt.



Für unseren Fahrtstest haben wir das Lokmodell in der analogen Basisausstattung mit Gleichstrom über den 5A-Fahrregler von Piko betrieben. Schon etwa 2 Volt genügen auf ebenem Gleis, und die beiden Bühler-Motoren setzen die Bergkönigin in Bewegung. Aus voller Fahrt bei 20 Volt beträgt der Auslauf (ohne angehängte Waggons und in der Ebene) knapp 1,5 Loklängen. Die Geschwindigkeit der analogen Lok ist über den gesamten Spannungsbereich sehr gut regelbar, die Endgeschwindigkeit ohne Last allerdings recht flott. Nach der Einfahrphase sind auf sauberen Gleisen ruckelfreie Schleichfahrten möglich

Der Fünfkuppler besitzt ein 3+2-Fahrwerk mit vier angetriebenen Kuppelradsätzen. In den Antriebsblöcken sind siebenpolige Bühler-Motoren eingebaut.





Hinter der Rauchkammertür befinden sich die Schalter zur Aktivierung der Triebwerksbeleuchtung und des Raucherzeugers im Schlot. Der Lautstärkeregler ist in der analogen Grundausführung ohne Funktion, da die Lok ohne Sound ausgeliefert wird. Für das Spitzensignal setzt Piko warmweiße LEDs ein, die keinen zur Fahrtrichtung passenden Lichtwechsel weiß/rot bieten.

– ein Zeichen dafür, dass der Antrieb sehr präzise arbeitet. Kurze Unterbrechungen in der Spannungsversorgung machen sich in der Beleuchtung bemerkbar, die nicht spannungsgepuffert ist. Die in Fahrtrichtung wechselnde, warmweiße LED-Beleuchtung wird erst ab 5 Volt wirksam.

Ihren Strom bezieht die Lok über alle fünf Kuppelachsen durch Schleifkohlen an den Innenseiten der Radreifen. Auf der mittigen Treibachse sitzen zwei Haftreifen, direkt unter dem voluminösen Ballastblock im Kessel, welcher der BR 95 ein Reibungsgewicht von rund 3700 Gramm beschert, konstruktionsbedingt aber auch einen hohen Schwerpunkt hat. Hinter dem Ballastblock ist im Lokrahmen Platz für einen Lautsprecher (z.B. Visaton

FRS 5), davor bleibt Raum für einen gepulsten Verdampfer, der den an sich kräftigen Seuthe-Raucherzeuger im Schlot ersetzen kann.

Die gemessene maximale Zugkraft beträgt vorwärts 12 Newton, ein guter Wert im oberen Mittelfeld. Rückwärts haben wir 10 N gemessen. Das Piko-Krokodil der Baureihe E94 zieht mit 14,5 N (Test in GBP 1/2012) noch eine Schippe mehr weg. Die maximale Stromaufnahme haben wir mit 2,3 A (gegen den Prellbock) gemessen. Ob man die Dampflok zur Erhöhung der Zugkraft mit weiteren Ballaststückchen nachrüstet, das muss jeder Modellbahner für sich entscheiden. Man kann damit zwar das Reibungsgewicht erhöhen, doch dürfte darunter die Ausbalancierung der Lok in Kurvenfahrt leiden. Wir raten wegen des hohen Schwerpunkts davon ab.

Das analoge Modell liefert Piko mit einem Seuthe-Rauchgenerator im Schlot aus, auch besitzt das Modell eine Triebwerksbeleuchtung mit drei LEDs je Fahrzeugseite. Beide Ausstat-

tungen sind auch im Analogbetrieb nutzbar und über in der Rauchkammer platzierte Schiebeschalter zu aktivieren. Der dort eingebaute Lautstärkeregler hat keine Funktion, denn es gibt in der analogen Basisausführung keinen Sound an Bord.

Piko bietet zur digitalen Nachrüstung das Soundmodul #36228 (inklusive Lautsprecher) an, zum Anschluss wird der hauseigene Multiprotokolldecoder #36122 benötigt. Man kann aber auch ein beliebiges anderes Decoderfabrikat wählen. Um einen Fahrdecoder ohne Sound einzubauen, braucht man nur einen Gehäusedeckel über der hinteren Laufachse lösen, die Grundplatte entnehmen und den eingesetzten Decoder verdrahten. Übrigens passt der Dietz-Fahrdecoder DLE 2M-S exakt auf die Befestigungsbohrungen unter dem Kohlenkasten. Mehr Arbeit muss sich machen, wer auch einen Sound einbauen möchte. Um den Lautsprecher, dessen Einbauplatz in Höhe der Feuerbüchse vorbereitet ist, einsetzen zu können, ist das Lokgehäuse abzunehmen.

### 29 Teile zum Zurüsten

Wer das nicht selbst nachrüsten kann oder will, lässt dies am besten gleich vom Fachhändler erledigen, bevor er die Lok mit den in zwei Tüten beiliegenden Zurüstteilen wie Leitungen, Griffstangen und Handrädern komplettiert. Damit ergänzt, lässt sich das Modell ohne zusätzliche Ausschnitte nicht mehr in der Styroporverpackung unterbringen. 29 Einzelteile in zwei Tüten hat Piko zur Endmontage beigelegt, dazu eine recht kleine

Der Inhalt der kleinen Zurüsttüte zählt schon 27 Einzelteile. Die roten Bremsenteile können nur bei Geradeausfahrten (z.B. an Vitrinenmodellen) montiert werden.



## Piko: Baureihe 95

### Technische Daten

Länge über Puffer:	571 mm
Größte Breite (über Griffe):	125 mm
Maximale Höhe über S0:	175 mm
befahrbarer Mindestradius:	600 mm
empfohlener Mindestradius:	920 mm
Gewicht (analog, ohne Sound):	3680 g
Zugkraft: vorwärts/rückwärts	12/10 N

### Plus und Minus

- ▲ stimmige Proportionen
- ▲ hohe Außendetaillierung
- ▲ kugelgelagerte Edelstahlradsätze
- ▲ zwei Bühler-Motoren
- ▲ zuschaltbare Triebwerksbeleuchtung
- ▲ Wahlfreiheit bei Digitalisierung
- ▼ LED-Beleuchtung erst ab ca. 5 V
- ▼ unbeleuchteter, einfacher Führerstand
- ▼ kein rotes Schlusslicht (Duo-LED)
- ▼ Aufschneiden von Weichen unsicher

Fotos:  
Hans-Joachim Gilbert,  
Klaus Himmelreich (1)

Explosionszeichnung, die nicht immer auf den ersten Blick weiterhilft. Aber man wird am Modell fündig, welche Griffstange und welches Handrad wo zu ergänzen sind. Wer das Modell tatsächlich fahren und nicht nur in die Vitrine stellen möchte, kann die roten Bremsklötze nicht ansetzen.

Die Montage aller Kleinteile gelang uns nicht ganz ohne Werkzeug. Zwei Handräder und die Dampfheife ließen sich nur nach leichtem Ausfeilen der Löcher einsetzen. Der filigrane Knebel, der das Verschlussrad der Rauchkammer fixieren soll, zerlegte sich beim Eindrücken in zwei Teile. Ein bisschen Klebstoff machte aus diesen zwei Teilen wieder eines und fixiert nun auch das zentrale Verschlussrad. Manche dieser Zurüstteile sind eben sehr filigran, weil sie exakt nachgebildet sind – darauf muss man sich einstellen. Die etwas stärkeren Griffstangen an Kohle- und Wasserkasten sowie in Höhe der Rauchkammer lassen sich aber freihand gut montieren, eine (mit weichem Isolierband geschützte) Flachzange leistet auch gute Dienste. Die auf dem vorderen Umlaufblech senkrecht zu montierenden dünnen Haltestangen haben wir eingeklebt.

Für die Pufferbohle liegen keine Zurüstteile bei, hier kann man sich zur Aufwertung der Lokfront im Zubehörangebot von Echtdampf- oder bei Spur1-Herstellern bedienen. Der Führerstand ist ab Werk mit der bekannten Lokführerfigur bestückt. An der Kesselnrückwand ist nur die Mechanik des Reglers nachgebildet, auf weitere Armaturen hat Piko zugunsten der detailreichen Außengestaltung mit den vielen Steuerleitungen, Dampfrohren



Zwar kann das Modell den kleinen Gleisbogen R1 befahren, aber nicht mit den vorderen Kolbenschutzrohren (dagegen stößt die Laufachse) und nicht mit den hinteren Leitern (dagegen stößt die Deichsel). Die Leitern kann man immerhin kürzen. Daher empfiehlt Piko seinen R3 (920 mm) als Mindestradius, voll zugestrichelt sind 1200 mm die bessere Wahl.

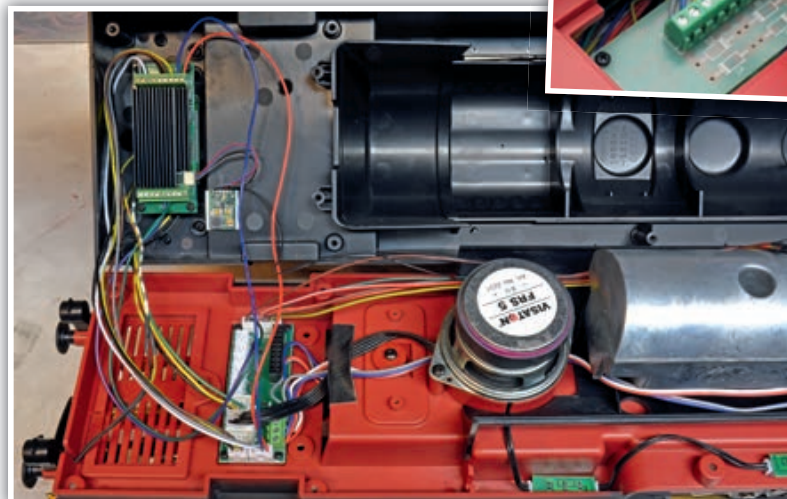
und Sandleitungen verzichtet. Damit kann man leben, wegen der relativ kleinen und teils „verglasten“ Fenster ist vom Inneren des Führerstandes ohnehin nicht viel zu sehen.

Wer den Geschicklichkeitstest des Lokzurüstens bestanden hat, sieht ein sehr detailliertes Modell der BR 95 vor sich. Nachgebildeter Zustand der als 951027 (heute 95027) ist die DR-Epoche um 1990, kurz vor dem Übergang von Epoche IV zu V. Die Konstrukteure bei Piko haben auch darauf geachtet ein Modell zu kreieren, das nicht nur Nummern-, sondern auch Formvarianten zulässt. Und wer nun den Langkessel des Modells sehr genau von oben betrachtet, der wird um die drei Kesseldome die hauchfein angedeutete Trennlinie der Wechselseinsätze erkennen. Damit wird es Piko möglich, auch die Kesselausführung mit nur zwei Domen sowie mit einem abgerundeten Sandkasten nachzubauen. Man darf zudem davon ausgehen, dass Piko eines Tages auch an die DB-Fans denken und ein Epoche IIIa-Modell anbieten wird. In ihrem H0-Programm haben die Sonneberger als DB-Varianten bislang die 95006, 95008 und 95034 umgesetzt.

**Fazit**

Pikos 95 überzeugt durch ausgewogene Fahreigenschaften und eine gute Zugkraft, die sich den Namen Bergkönigin verdient. Kaiserin der Berge im Piko-Programm bleibt die stärkere E94. Die BR 95 weist eine sehr vielfältige, vorbildgetreue Detaillierung auf, erfordert aber auch Geschick beim Zurüsten. Dass sie sauber verarbeitet und bedruckt ist, wollen wir nicht verschweigen, so selbstverständlich das auch geworden ist. Selbstverständlich sollte auch eine entsprechende Gleisanlage sein, denn wellige R1-Trassen sind dem Modell nicht angemessen. Auch sollte man das Aufschnitten von Weichen vermeiden. Analogbahner sind mit der Ausstattung gut bedient, sie bezahlen mit knapp 900 Euro nicht für mehr als sie benötigen. Digitalbahner, die zu einem Lokdecoder auch einen Sound und einen gepulsten Verdampfer wünschen, sollten Zusatzausgaben von ca. 300 Euro einkalkulieren.

*Hans-Joachim Gilbert*



Über der hinteren Laufachse befindet sich die Basisplatte, die gegen einen Lokdecoder ausgetauscht werden kann. Um auch Sound nachzurüsten (hier mit einem Dietz-Decoder und Visaton FRS5-Lautsprecher), muss man das ganze Lokgehäuse öffnen.

**Wertung**

Piko Dampflok BR 95 DR Epoche IV/V,  
Maßstab G / ca. 1:27, Spurweite 45 mm,  
Artikel Nr. 37230, UVP 899 €

Detaillierung	●●●●●
Lackierung, Beschriftung	●●●●●
Fahrwerk, Antrieb	●●●●●
Stromabnahme	●●●●●
Fertigungsqualität	●●●●●
Betriebsstauglichkeit	●●●●●
Betriebsanleitung	●●●●
Preis-Leistungsverhältnis	●●●●●

●●●●● bedeutet hervorragend,  
ein ● bedeutet ungenügend.