

Modellbahntechnik *aktuell*

Modellbahn-Fahrzeugtest

Ruhrpott-Sprinter erobert Europa! – PIKO G1206 in der EH-Version

Mitte der 90er Jahre zeigte die Öffnung des Schienenverkehrs für Privatbahnen erstmals Wirkung. Die Deutsche Bahn verlor immer mehr Leistungen an private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Doch zeigt sich schnell, dass für große, schwere Güterzüge nicht die passenden Lokomotiven verfügbar waren. Dies lag auch daran, dass die DB lieber ihre alten, aber noch tauglichen Loks verschrottete, als sie an die Konkurrenz zu verkaufen.

Insbesondere die Ruhrkohle benötigte leistungsstarke Dieselloks für ihre Kohlezüge durch das Ruhrgebiet. Gemeinsam mit MaK in Kiel entwickelte man daraufhin einen neuen Loktyp. Er sollte in der Lage sein, einen 2.000-Tonnen-Zug mit 80 km/h zu befördern. MaK griff bei der Entwicklung der neuen Lok auf die Erfahrungen mit den Baureihen G1204 und G1205 zurück.

Schon 1997 konnte die RAG Bahn und Hafen GmbH, das EVU der Ruhrkohle, die erste Lok in Empfang nehmen. Sie erhielt dort die Loknummer 801



Vorbildwissen: Die neue G1206

Die neue Lok wurde um ca. 2 Meter auf insgesamt 14,70 Meter verlängert. Ein 16 Zylinder MTU-Motor mit 1.570 kw treibt das dieselhydraulische Fahrzeug auf bis zu 80 km/h an. Die G1206 war geboren.

Schnell bewährte sich diese Lokomotive im Alltag. Dank ihrer sehr guten Zugkraft, ihres ruhigen Laufs und der Wartungsfreundlichkeit war die Baureihe G1206 bei Lokführern und beim Werkstattpersonal gleichermaßen beliebt und erhielt den Spitznamen „Ruhrpott-Sprinter“. Einen Namenszug, den die jetzigen RBH-Loks noch heute tragen.

Schon kurze Zeit später hatte die Maschinenindustrie reagiert und konnte nun dem Lokomotivhersteller MaK, heute Vossloh, einen 12 Zylinder-Motor mit gleichen Leistungswerten zur Verfügung stellen. Alle G1206 erhielten Getriebe von Voith. Durch eine geänderte Übersetzung konnten individuelle Kundenwünsche umgesetzt und die Lok auf bis zu 100 km/h beschleunigt werden. Die äußerlichen Unterschiede sind nur gering. Sie zeigen sich vor allem in einem etwas veränderten Aufbau und den Drehgestellen.

So sind die G1206 heute in vielen Ländern Europas im Einsatz und dies nicht nur bei Privatbahnen, sondern auch bei zwei Staatsbahnen. Inzwischen ist die G1206 die am meisten verkaufte Diesellokbaureihe, die nicht von einer Staatsbahn in Auftrag gegeben wurde.



Vorbildlich im Betriebseinsatz: Die G1206 im Kleid der RHB

Die meisten Lokomotiven wurden seit 1997 mit einem Caterpillar-Motor ausgestattet, auch wenn MTU inzwischen ebenfalls ein 12 Zylinder-Aggregat im Programm hat und dieses seit 2006 zunehmend bei Vossloh in der G1206 zum Einsatz kommt. Heute sind alle Loks mehrfachtraktionsfähig und das, dank moderner Technik, auch mit anderen Vossloh/MaK-Baureihen. Ein weiterer Vorteil der G1206 ist die Möglichkeit, sie im Funkferntrieb zu fahren. Hier befindet sich der Lok-Rangierführer mit einem „Bauchkasten“ nicht auf der Lok, sondern steht neben dem Zug oder auf dem letzten Waggon und kann von hier aus die Lok steuern.

Die neue PIKO Expert-Serie

Somit entwickelte sich die G1206 zu einem echten Erfolgsmodell, folgerichtig hat PIKO auch die G1206 ins Programm aufgenommen. Mit der G1700, die bereits vor einigen Jahren im Programm der Sonneberger erschien,

zeigte PIKO bereits, dass es auch im Niedrigpreissegment möglich ist, kompliziertere Lokformen anzubieten.

Als erstes Modell ist es nun die Vossloh/MaK G1206 in der Eisenbahn und Häfen AG-Ausführung, die PIKO in der neuen „Expert-Serie“ anbietet.

Weitere Varianten der G1206 sollen folgen. Mit der neuen Produktlinie „Expert“ will PIKO dem veränderten Kaufverhalten auf dem Markt Rechnung tragen. Die Modelle der Expert-Serie sind zwischen der Hobby- und der Classic-Serie positioniert. Sie sind besser ausgestattet und feiner detailliert als die Hobby-Loks und verfügen über ein optimiertes Fahrverhalten.

Preislich liegt das neue Programm nur minimal über der Hobby-Serie. So kosten die Gleichstrommodelle der Vossloh/MaK G1206 in der DC-Version UVP 84,99 €, in der AC-Digital-Ausführung UVP 99,99 €.

Das H0-Modell der PIKO 1206

PIKO hat sich bei der Modellumsetzung für die Ausführung mit Caterpillar-Motor entschieden, da hiervon mit Abstand die meisten Fahrzeuge ausgestattet und ausgeliefert wurden. Anders als beim Vorbild kommt hier jedoch nicht die RAG-Lok zuerst in den Handel, sondern ein Modell in der Ausführung und Lackierung der Duisburger Eisenbahn und Häfen GmbH (EH). Das Modell gefällt bereits bei der ersten Betrachtung. Alle Proportionen wurden



Ein Hingucker auf Ihrer Anlage: Die bildschöne G1206 in einer Industriekulisse

gut getroffen und ins Modell umgesetzt. Das Modell ist exakt maßstäblich und bringt es so auf eine Länge von 16,9 cm. Auch der Frontaufbau mit den unterschiedlichen Motorhauben wurde genau ins Modell umgesetzt. Die Lüftergitter sind sauber graviert, aber hier fehlt der Gravur etwas Tiefe. Das Modell ist deckend und sauber lackiert. An den Lüftergittern und den Kanten des Aufbaues ist das rote „Bauchband“ der Lok mit kleineren Farbnasen versehen, was aber nur bei der Betrachtung aus nächster Nähe auffällt.

Metallätzteile und Kunststoffteile haben denselben Farbton. Nur das separat aufgesetzte Führerhausdach, auf dem für die EH-Version ein Signalhorn fehlt, weicht von diesem Farbton etwas ab. Es ist merklich heller ausgefallen.

Alle Scheiben sind passgenau und ohne Lücken eingesetzt. Die Scheibenwischer wurden graviert und mit schwarzer Farbe hervorgehoben. Das Modell besitzt eine Inneneinrichtung im Führerhaus, aber keinen Lokführer. Die Trittstufen sind durchgängig gelb lackiert. Dies ist zwar nicht



vorbildlich, aber ein akzeptabler Kompromiss bei Modellen dieser Preisklasse. Das auch über den Lüfter durchgängig lackierte rote Bauchband der Lok wirkt etwas ungewohnt, stimmt aber mit dem Vorbild exakt überein. Durch die hier aber in der Regel geöffneten Lüfterlamellen kommt es dort nur selten zur Geltung. Überraschend bei Modellen dieser Preisklasse sind die vorbildlich rot eingefärbten Scheinwerferumrandungen, ein bedruckungstechnischer Mehraufwand.

Die Beschriftung ist vollständig, größenrichtig und auch mit der Lupe gut lesbar. Nur das EH-Logo stimmt nicht mit dem Vorbild überein. Hier muss das „E“ wesentlich dicker abgedruckt werden. Die Umlaufgitter und die Handläufe sind aus Metallätzteilen und lassen sich schnell wieder in Form bringen, sollten sie mal verbogen sein. Allerdings sind sie nicht vorbildlich befestigt. Der leichte Haken an den Geländerfüßen ist aber schon aus geringer Entfernung nicht mehr erkennbar. Fein und richtig detailliert sind auch die Drehgestelle sowie die Radsätze.

Das formschöne Erscheinungsbild des Originals gibt das PIKO-Modell maßstabgerecht wieder

Eine NEM-Kupplungsaufnahme ist bei Modellen auch in dieser Preisklasse längst Standard. Eine Kurzkupplungskulisse hat die Lok aber nicht. Die beiden Bügelkupplungen sind ab Werk aufgesteckt. Der Fahrzeugboden wurde im Modell nicht nachempfunden, was aber auch nicht störend ist. PIKO hat der G1206 Platz für einen Sounddecoder gegönnt. Im Batteriekasten des Originals befindet sich im Modell der Platz für den Lautsprecher. Die Öffnung lässt sich mit zwei Schrauben schnell lösen. Anders als bei den Modellen der PIKO-Hobbyserie verfügt die G1206 aus der neuen Expert-Serie über einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel weiß/rot. Die Anordnung der roten und weißen Leuchten ist korrekt. Die Beleuchtung erfolgt mittels kräftiger, aber nicht zu heller LED. Beachtlich ist, dass sie nirgends durch das Gehäuse scheint. Ein Problem, mit dem ansonsten sogar viele hochpreisige Produkte zu kämpfen haben.

Um das Gehäuse abnehmen zu können, muss man 2 Schrauben am Fahrzeugboden lösen.



Danach lässt sich das Gehäuse vorsichtig abziehen. Beobachten muss man dabei den Sitz der Handumläufe, da sich diese an den Trittstufen des Führerhauses verhaken können. Hat man das Gehäuse abgenommen, fällt der Blick auf ein sehr ordentliches Innenleben. In der DC-Variante verfügt die Lok über eine 8-polige Schnittstelle nach NEM 652 mit Brückenstecker.

Die Lok ist mit einer Schnittstelle nach NEM 652 ausgestattet. In DC wird sie nur analog, in AC mit einem einfachen Digitaldecoder ausgeliefert. PIKO weist in der Bedienungsanleitung aber auch auf einen Multiprotokolldecoder und ein Soundmodul hin, die man über PIKO bestellen kann. Auch der Einbau dieser Bausteine wird verständlich beschrieben. Für die Digitalbausteine hat man genügend Platz gelassen, bzw. sogar vorbereitet.

Hinweis: Den Original-Loksound der G1206 gibt es nach unseren Informationen nur über PIKO. Auch wenn es sich um Uhlenbrock-Bausteine handelt, so hat Uhlenbrock diese Sounds nicht im Vertrieb.

Der in der Fahrzeugmitte untergebrachte Motor mit Schwungmasse treibt über zwei Kardanwellen beide Drehgestelle und darin alle 4 Achsen an.

Der im Führerstand untergebrachte Motor treibt alle vier Achsen des Modells an

Alle vier Radsätze werden zur Stromabnahme benutzt. Pro Drehgestell hat ein Rad einen Haftreifen. Auf unserer Testanlage wurden alle Betriebsaufgaben ohne Kontaktprobleme bewältigt. Nach einer angemessenen Einfahrzeit lief der Motor ruhig und gleichmäßig bei rund 3,5 Volt, mit umgerechnet ca. 2,5 km/h, an.

Doch dann machte die PIKO G1206 ihrem Spitznamen „Ruhrpott-Sprinter“ alle Ehre. Bereits bei den Anlagenfahrten fiel die Lok mit einer deutlich zu hohen Geschwindigkeit auf. Der anschließende Fahrtstest auf dem Rollenprüfstand mit Messgerät bestätigte diesen Eindruck. Die Höchstgeschwindigkeit lag mehr als deutlich über den NEM-Werten. Bei 15 Volt beschleunigte die Lok auf über maßstäbliche 250 km/h (!).

Auch der nachträgliche Einbau eines Digitaldecoders brachte hier keine wesentlichen Verbesserungen. Da ist die Möglichkeit, die Fahrwerte des Decoders zu verändern, nur ein geringer Trost. Trotz der hohen Geschwindigkeit, läuft der Motor aber ruhig und gleichmäßig. Er reagiert auf jede Veränderung am Fahrregler ohne zu Murren. Mit 285 Gramm schafft die Lok

auf ebener Strecke und ohne zu schleudern einen Zugverband aus 19 Schüttgutwagen vom Typ falns. Immerhin mit noch 16 Stück bewältigt die G1206 eine 3%-Steigung, in Kurven allerdings mit teilweise durchdrehenden Achsen und einer deutlichen Schlingerbewegung. Dennoch reichten die Zugkräfte für einen vorbildlichen Anlagenbetrieb absolut aus.

Tipp: Für vorbildorientierte Modellbahner ist es zum Vergleich wissenswert, dass die Vossloh/MaK G1206-Vorbildmaschinen bis zu 23 falns an den Haken nehmen.

Verpackung und Fazit

Die bereits aus dem Hobby-Programm bekannte Verpackung wurde farblich nur etwas auf die neue Expert-Produktlinie angepasst. Ansonsten liegt die Lok auch hier in einem Gehäuse aus durchsichtigem Kunststoff, das von einem Karton mit Fenster umschlossen wird. Nach Abnahme des Deckels lässt sich die Lok leicht aus der Verpackung nehmen. Das Modell hat genügend Platz in der Verpackung um auch mit eingesteckten Kupplungen transportiert werden zu können. Am Modell sind ab Werk alle Teile angesetzt, sodass es keine zusätzlichen Zurüstteile für diese Lok gibt. Dem Modell liegt eine mehrsprachige, ausführliche Bedienungsanlei-

tung bei. Auch ein Ersatzteilblatt ist vorhanden.

Fazit: In der neuen Expert-Serie statet PIKO seine Modelle mit einigen sinnvollen Verbesserungen aus. Hier sind insbesondere der Lichtwechsel weiß/ rot sowie das besser Fahrverhalten der Lok zu erwähnen. Kleinere Negativpunkte, wie die deutlich zu hohe Geschwindigkeit oder geringe Mängel in der Wiedergabe des EH-Logos, schmälern den sehr guten Gesamteindruck nicht. Für 84,99 € (DC), bzw. 99,99 € (AC-Digital) erhalten Sie eine moderne Privatbahnlokomotive zu einem sehr ansprechenden Preis.

(Dieter Holtbrügger) 



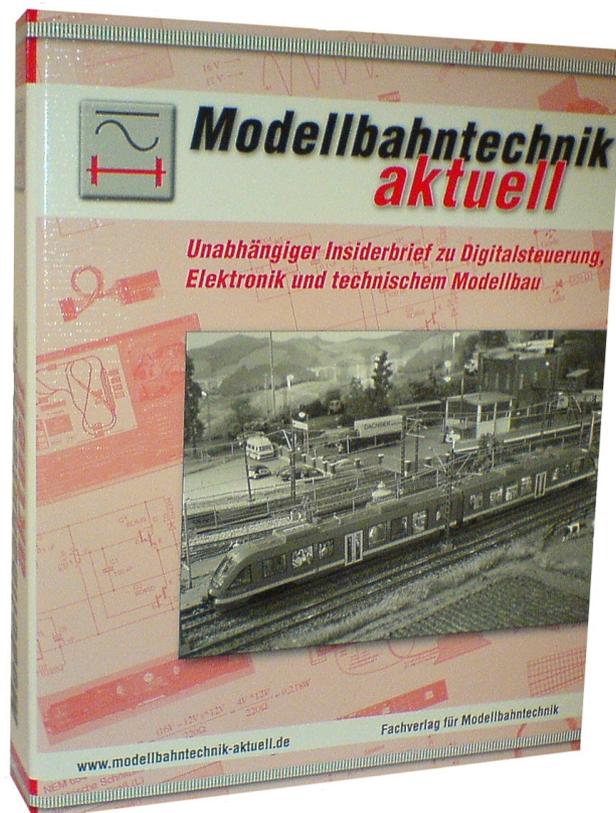
Nomen est Omen: Die Geschwindigkeitsmessung auf dem Rollenprüfstand zeigt, dass der PIKO „Ruhrpott-Sprinter“ seinem Namen alle Ehre macht

**Dieser stabiler DIN A4-Ordner
ist Ihr idealer Sammler für
Modellbahntechnik aktuell**

Geben Sie Ihren wertvollen Ausgaben von Modellbahntechnik aktuell ein passendes Zuhause, einen Ort an dem sie sicher und geschützt auf Ihren Zugriff warten. Ihren Ordner für Modellbahntechnik-aktuell erhalten Sie exklusiv bei uns für nur 4,90 € zzgl. 2,40 € Porto/Verpackung. Noch günstiger wird es bei Abnahme von drei Ordnern für Sie: Der Betrag reduziert sich auf nur noch 11 € zzgl. 4,70 € Porto/Verpackung!

Solange der Vorrat reicht, legen wir noch 3 gedruckte Ausgaben und eine Software-CD gratis obendrauf. Also: Nicht zögern, sondern das Top-Angebot nutzen!

Senden Sie Ihre Bestellung formlos per E-Mail an **redaktion@modellbahntechnik-aktuell.de**.



Impressum

Modellbahntechnik aktuell Spezial, Juni 2010

| | |
|---|--|
| Herausgeber | ISSN 1866-2803 2media Online-Verlag GbR Kiesstraße 17 46145 Oberhausen Germany |
| Tel., Fax | +49 (0)208 / 6907920, +49 (0)208 / 6907960 |
| Internet | www.modellbahntechnik-aktuell.de |
| E-Mail | redaktion@modellbahntechnik-aktuell.de |
| Chefredaktion | Rudolf Ring, Mülheim an der Ruhr |
| Objektbetreuung | Michael-Alexander Beisecker, Oberhausen |
| Webdesign | Christian Grugel, Münster (www.münster-webdesign.net) |
| Lektorat | Dr. Johannes Kersten, Duisburg |
| Fachgutachter | Dieter Holtbrügger, Duisburg |
| Autoren und redaktionelle Mitarbeiter dieser Ausgabe | Rudolf Ring (rr) Dieter Holtbrügger (dh) |

Modellbahntechnik aktuell wird auf dem Internet-Portal **www.modellbahntechnik-aktuell.de** zum Download bereitgestellt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Autorenmeinung wieder, die von der des Herausgebers oder der Redaktion abweichen kann und darf. Nachrichten an die Autoren senden Sie bitte an die Redaktionsadresse, wir leiten sie gerne weiter. Alle Angaben wurden mit äußerster Sorgfalt ermittelt, basieren jedoch auch auf der Richtigkeit uns erteilter Auskünfte und unterliegen Veränderungen. Haftung, Garantie oder Gewährleistung sind daher ausgeschlossen. Vervielfältigungen jeder Art nur mit Genehmigung des Herausgebers. Trotz sorgfältiger Prüfung distanzieren wir uns ausdrücklich von allen Inhalten redaktionell erwähnter oder verlinkter Webseiten. Für deren Inhalte sind ausschließlich die betreffenden Betreiber verantwortlich. Alle genannten Markennamen und Produktbezeichnungen sind eingetragene Warenzeichen ihrer Eigentümer.

© 2010 by 2media Online-Verlag GbR, Oberhausen