

Vectron: Blick in die Zukunft



Siemens präsentierte mit der Baureihe 193 Mitte 2010 eine neue Lokomotivgeneration für die unterschiedlichsten Traktionsaufgaben. Die Maschinen sind im Personen- und Güterverkehr national und grenzüberschreitend einsetzbar. Die universelle Begabung des Hightech-Produktes weckt naturgemäß das Interesse vieler Modellbahner. Das weiß natürlich auch PIKO.

Vectron klingt irgendwie griechisch, ist jedoch ein reines Kunstwort des Siemens-Marketings. Während wir in der MBI-Redaktion zunächst noch über das Genus des aktuellen Ellok-Boliden (der, die oder das Vectron?) diskutierten, drehte die H0-Novizin bereits ihre ersten Testrunden auf der Redaktionsanlage. Ein Besuch auf der Siemens-Homepage klärte uns schließlich auf: Vectron ist männlich und bezeichnet nicht nur eine neue Lok-Baureihe, sondern sogar eine komplette Produktlinie. Aha!

Während die N-Bahner bereits gegen Ende 2011 den ersten Vectron auf ihren Anlagen einsetzen konnten, hat das Warten für die H0-Gemeinde

erst jetzt ein Ende: Im April will PIKO die elegante Lok ausliefern und den Mitbewerber L.S.Models auf der Zielgeraden abhängen. Dennoch waren wir überrascht, als schon Ende Januar ein erstes Produktionsmodell des Sonneberger Vectron in unserer Testredaktion eintraf.

Obwohl Siemens die Vorbildlok bereits 2010 als Nachfolgerin der EuroSprinter-Familie vorstellte, versteht man die Zurückhaltung der Modellbahn-Hersteller durchaus: Vor vier Jahren konnte noch niemand mit absoluter Sicherheit sagen, ob die späteren Serienmaschinen optisch dem Premiefahrzeug in allen Details entsprechen würden. Doch mittlerweile verkehren allein bei Railpool bereits meh-

rere Exemplare der Baureihe 193. Das im Jahr 2008 gegründete Münchner Leasingunternehmen zeichnet sich zudem als Erstkunde für den Vectron aus. So ist es fast logisch, dass die Sonneberger ihre Neukonstruktion zunächst im Outfit der Railpool GmbH bringen (DC: Artikel Nr. 59970, UVP: 129,99 Euro / AC: 59870, UVP: 149,99 Euro). Im III. Quartal soll die Lok allerdings auch im tochtischen schwarzen Design der MRCE folgen (DC: 59971, UVP: 129,99 Euro / AC: 59871, UVP: 149,99 Euro). Ob und wann die Ellok als verkehrsrote Variante der DB Schenker Rail Polska erscheinen wird, hat der Thüringer Hersteller bisher noch nicht verraten. Eines ist sicher: Die attraktive Schenker-Maschine ist ohne notwendige Formänderungen als Modell

nicht zu realisieren. Weil es sich beim Vorbild um eine reine Gleichstrom-Ellok handelt, besitzt diese nämlich innenliegende Pantografen und somit auch anders verlegte Dachleitungen.

Technik

Doch zurück zur Railpool-Novizin, die in der typischen Understater-Schachtel von Sonneberg aus den Weg in den Fachhandel antritt. Erfreulich sind die technischen Details der 440 Gramm schweren Neuheit, deren massives Chassis aus Zinkdruckguss besteht. Natürlich führt PIKO auch bei diesem Modell das erfolgreiche Baukasten-System seiner Expert-Linie fort und sorgt durch die weitsichtige Standardisierung für einen moderaten und durchaus nachvollziehbaren Verkaufspreis.



Sehr gut ausgeführt sind die Drehgestell-details, während die angeformten Griffstangen die Optik etwas stören.

Dank des satten Eigengewichts, der beiden diagonal aufgezogenen Haftreifen und des leise säuselnden Antriebs bewährt sich das H0-Modell der BR 193 als kernige Allround-Lokomotive. Auf unserer Testanlage machte PIKOs Neuheit weder vor langen Reisezügen – bestehend aus bis zu zwölf vierachsigen Schnellzugwagen – noch vor einem schweren Erzzug schlapp.

Vollends überzeugen konnten uns – übrigens in jedem Spannungsbereich – die dynamischen Fahreigenschaften: Nahezu geräuschlos und stets taumelfrei erreichte die Lok eine Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 280 km/h. Obwohl das Railpool-Vorbild nur im Frachtverkehr eingesetzt wird, hat es eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von satten 200 km/h. Somit relativiert sich der scheinbare Tempo-Rausch des PIKO-Modells. Etwas langsamer ist die MRCE-Version, deren Vorbild „nur“ 160 km/h erreicht.

Wesentlich spektakulärer ist das Auslauferverhalten aus der „unzulässigen“ Maximalgeschwindigkeit, das dem einen oder anderen Epoche-VI-Bahner schon zu viel des Guten sein könnte. Für eine stets sichere Stromabnahme sorgen Radnennschleifer an sämtlichen Rädern, die optisch überhaupt nicht in Erscheinung treten. Das sich mit der Fahrtrichtung ändernde Spitzenlicht wechselt von Weiß auf Rot und wird zeitgemäß mit wartungsfreien LEDs realisiert.

Das Lokgehäuse wird äußerst praktikabel von vier Kreuzschlitzschrauben gesichert, die sich seitlich unter den Drehgestellen verstecken. Nach dem problemlosen Abziehen des Kunststoffgehäuses entdeckt der „Werkstattmeister“ – platziert auf der Hauptplatine – eine Digitalschnittstelle für einen 22-poligen PluX-Decoder.

Greift der markenbewusste Modellbahner zum geeigneten Baustein des Herstellers, sind knapp 40 Euro für die digitale Aufrüstung zu investieren. Die Wechselstrom-Variante kann bereits werkseitig mit einem lastgeregelten Decoder aufwarten. Trotz des eher schlichten Elektronikdesigns

sieht das Innenleben des Modells recht aufgeräumt aus. Da gibt es nichts zu meckern! Ganz im Gegenteil: Auf die Nachrüstung eines gemeinsam mit ESU entwickelten Sound-Moduls (56344; UVP: 99,90 Euro) ist der Vectron schon bestens präpariert. Für die Lautsprecher ist ein Fach an der Lokunterseite reserviert, die entsprechenden Kabel müssen lediglich an der Leiterplatte angelötet werden. Dieser kleine Eingriff wird in der Bedienungsanleitung einleuchtend beschrieben.

Wie es sich für ein zeitgemäßes Modell gehört, besitzt der

Vectron beidseitig eine kulis-sengeführte Kurzkupplung mit Normschacht nach NEM 362. Die leichtgängige Kupplung schwenkt auch beim Befahren von Weichen im direkten Gegenbogen weit genug aus: Ein Klemmen oder Hakeln konnten wir zu keinem Zeitpunkt feststellen. Die Getriebezahnräder sind nach unten offen und können daher gut abgeschmiert werden. Allerdings sind sie auch eine leichte Beute für aufdringliche Schmutzpartikel jeder Art.

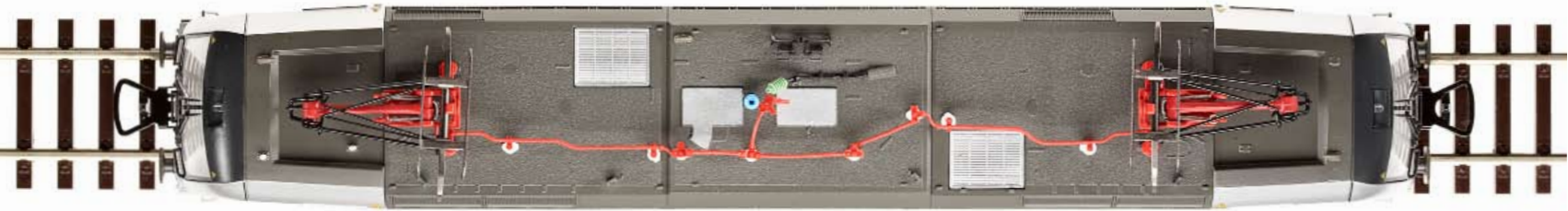
Optik

Die Sonneberger wählten als Vorbild für ihre erste Auflage

Der „grimmige Blick“ der Vorbildmaschine ist hervorragend getroffen. Die Pantografen stammen aus PIKOs Baukasten.



Fotos: Peter Wagner; Diorama: Szene aus den LOXX Miniatur Welten Berlin



Der korrekt nachgebildete Dachgarten entspricht der reinen Wechselstromvariante der Baureihe 193.



Aufgeräumtes Interieur: Nach dem Lösen von vier gut kaschierten Kreuzschlitzschrauben seitlich unter den Drehgestellen kann das Lokgehäuse problemlos nach oben abgezogen werden.

die reine Wechselstromvariante der BR 193. Diese erkennt man auf Anhieb an den außenliegenden Einholm-Pantografen. Sämtliche Abmessungen konnten PIKOs Konstrukteure nahezu exakt in die Baugröße H0 umsetzen. Und siehe da: Die typische Charakteristik des großen Vectron – wuchtig, aber trotzdem elegant – vermittelt auch der 87 mal kleinere Bruder. Eine Meisterleistung des Formenbaus ist beispielsweise die Wiedergabe der bullig wirkenden Frontpartie.

Richtig böse schaut er drein, der Vectron aus Sonneberg! Den Blick eines angriffsbereiten Pitbulls vermittelte schon die Siemens-SNCB-Serie 18, die BR 193 wirkt dank des „Schnurrbart-Designs“ ihrer tauschbaren sowie crashoptimierten Frontpartie noch bedrohlicher – und das selbst in H0!

Ihren Deko-Beitrag leisten ebenfalls die präzise eingesetzten schlierenfreien Fenster und die schönen doppelholmigen Scheibenwischer, die lediglich

angraviert sind. Freistehend ausgeführt sind allerdings sämtliche Handstangen am Führerhaus, wobei man die großen seitlichen Griffe vorsichtshalber mit einem winzigen Tropfen Sekundenkleber fixieren sollte.

Leider sind die Griffstangen an den Einstiegstüren nur angeformt. Zwar fügt sich diese schlichte Ausführung nahtlos in das Expert-Konzept ein, doch hätten freistehende Griffstangen – beispielsweise aus Draht – gerade den silbernen Vectron enorm aufgewertet. Wunderschön hingegen sind die Tritte bzw. Trittstufen, die allesamt ein sauber graviertes Riffelmuster aufweisen. Große Klasse! Ebenfalls ein Augenschmaus sind die beiden Lüfter des vorbildgerecht kahlen Dachgartens und die separat gesteckte Signalhornanlage in der Lokmitte.

Die Isolatoren werden zwar in unterschiedlichen Farben dargestellt, wirken aber gemeinsam mit der roten

Hauptleitung, der Zugbahn-funk-Antenne aus Plastik und den Sonneberger „Einheitsstromabnehmern“ recht spielzeughaft. Hier sollte der Profi unbedingt Hand bzw. Pinsel anlegen und den Vectron – vielleicht sogar mit schöneren Pantografen – pimpen.

Die perfekt aufgetragene seidenmatte Lackierung lenkt ab von den rudimentär eingerichteten und steril erscheinenden Führerständen. Allerdings zeigt sich dort auch das Vorbild als eher „kalter“ Ort. Die saubere Schablonierung des auffälligen blauen Feldes weist keinerlei Ausfransung auf.

Eine Augenweide sind die großen Lettern RAILPOOL auf beiden Seitenwänden, die selbst im Hobbykeller bei unterschiedlichem Lichteinfall ständig anders auf das Auge des Betrachters wirken – eine virtuose Illusion im Kleinen! Wie von den Thüringern nicht anders zu erwarten war, wurde die mehrfarbige Bedruckung absolut korrekt ausgeführt. Dabei vernachlässigte man auch die bunten Warnzeichen nicht. Absolut perfekt – selbst die winzigsten Symbole wurden sauber aufgebracht!

Alle wesentlichen Details der Drehgestellblenden und des Rahmens hat PIKO mit scharfkantigen Gravuren in Szene gesetzt. Als separate Steckteile ausgeführt präsentieren sich die Batteriefächer und der Transformator. Selbstverständlich befinden sich die Sandfallrohre exakt auf der Radlaufebene. Gar nicht überzeugen können uns allerdings die Radscheiben, die in dieser Form schon die Sonneberger TRAXX-



Überzeugende Optik an der Front: Sämtliche Handstangen im Bereich des Führerhauses sind freistehend ausgeführt.

Lokomotiven „verschönerten“. Das wird mittlerweile bei fast jedem N-Modell wesentlich galanter gelöst.

Aus der Nähe sollte man die flach wirkenden Räder nicht inspizieren, doch im Fahrbetrieb fällt dieser Fauxpas zum Glück kaum auf. Versöhnlich stimmen uns die Schienenräumer aus Metall: Trotz der „stören-

den“ Kupplungskulisse sehen diese fast wie die Vorrichtungen am großen Vectron aus.

Vergessen sollte man am Schluss natürlich nicht, dass die PIKO-Novizin ein echtes Ready-to-Run Modell ist. Zurüstteile sind daher absolut tabu.

Horst Wild

www.piko.de

Kurz nachgefragt



Hans-Josef Börgers
(PIKO-Produktmanager)

PIKO bringt als erster Großserienhersteller die moderne Baureihe 193 im Maßstab 1:87. Seit wann haben Sie das Projekt in der Schublade?

Wir haben uns intensiv mit dem Vectron beschäftigt, seitdem die endgültige Form des Vorbilds und die ersten Varianten feststanden. Formänderungen sind im Nachhinein häufig nur schwierig umzusetzen.

Das Vorbild ist gegenwärtig in Deutschland noch nicht allzu sehr verbreitet. Warum bringen Sie die Maschine trotzdem schon jetzt?

Wir sind davon überzeugt, dass das Vorbild in den nächsten Jahren eine schnelle Verbreitung in Deutschland und Europa finden wird. Außerdem ist es bei PIKO Tradition, neue Vorbilder

zeitnah als Modell umzusetzen. Beste Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit sind die Reihe 1216 sowie die Triebzüge Talent 2 und Coradia 440.

Wie wichtig war es für Sie, den Vectron als erster H0-Hersteller präsentieren zu können?

Es ist für jeden Hersteller interessant, ein neues Modell zeitnah nach der Vorbild-Präsentation zu bringen. Das ist PIKO auch diesmal gelungen.

Für das III. Quartal haben Sie die MRCE-Version angekündigt. Worin bestehen die formtechnischen Unterschiede zur Railpool-Variante und setzt PIKO diese komplett um?

Den formtechnischen Unterschied sieht man an den Fronten der Lok. Die MRCE-Ausführung hat im Gegensatz zur Railpool-Maschine keine Zugzielanzeiger. Das wird auch beim PIKO-Modell entsprechend berücksichtigt.

Für den Vectron bieten Sie ein gemeinsames mit ESU entwickeltes Sound-Modul an. Was hat dieses konkret zu bieten?

Über den Vectron-Sounddecoder sind 23 Original-Geräusche abrufbar. Dazu zählen Motor- und Fahrgeräusche, die Signalhörner, Bremsen- und Kurvenquietschen ebenso wie Bahnhofsdurchsagen. Der große 8-Ohm-Lautsprecher unterstützt den tollen Sound.

Fazit

Auspacken, aufgleisen, losfahren und viel Spaß haben! So könnte man das Fazit unseres Testes der neuesten PIKO-Lok in einem Satz umreißen. Zwar mussten wir einige wenige Detaillösungen am Vectron kritisieren, weil sie uns gerade in optischer Hinsicht nicht überzeugen, doch sollte man keinesfalls den UVP von nur 130 Euro aus den Augen verlieren, der mit Sicherheit jeden Modellbahner kompromissbereit stimmen wird.

