



## Erster Fahrbericht: Piko VT 98 und VS 98 in G Brummer-Duo

**Mit einer innovativen Fahrgestell-Lösung macht Piko den Einsatz des „Roten Brummers“ auch auf kleinen Radien möglich. Im Set zum Preis von knapp 300 € findet der Käufer zwei Fahrzeuge, die sich in vielen Details vorbildgerecht voneinander unterscheiden: einen Motorwagen und einen antriebslosen Beiwagen.**

Den Steuerwagen VS 98 erkennt man am abgetrennten Dienstabteil mit der vierteiligen Falлтüre: Die Toilette ist mittig angeordnet, die Dachlüfter anders geformt, und auch das Fahrwerk samt der Achslagerblenden unterscheidet sich vom rechts abgebildeten VT.

Eine Woche vor Weihnachten hat Piko nun mit der Auslieferung des Bundesbahn-Schienenbusses VT 98 begonnen. „Roter Brummer“ wurde er liebevoll, als „Retter der Nebenbahnen“ gar heroisch bezeichnet, der Uerdinger. Tatsächlich löste er ab den 1950er Jahren die lokbespannten Dampfzüge auf vielen Nebenbahnen ab und ermöglichte eine äußerst wirtschaftliche Bedienung im Personenverkehr. Von 1952 bis 1955 hatte die Deutsche Bundesbahn die einmotorige

Serienausführung des Schienenbusses als VT 95 beschafft, von 1955 bis 1962 die zweimotorigen Serientriebwagen der Baureihe VT 98. Äußerlich ist der VT 98 schon daran zu erkennen, dass er eine komplette Regelspur-Zug- und Stoßvorrichtung aufweist, während der VT 95 mit einer Mittelpufferkupplung vom Typ Scharfenberg leicht und je zwei Federbügel ausgerüstet ist.

Passend zu den Motorwagen des VT 98 beschaffte die Bundesbahn auch Bei- und Steuerwagen mit gleicher-

artig aufgebautem Wagenkasten. Bis zu sechs solcher einzelnen Einheiten aus Motorwagen (VT), Beiwagen (VB) und Steuerwagen (VS) können von einem Führerstand aus bedient werden. 329 Serientriebwagen bestellte die Bundesbahn, dazu fast gleich hohe Anzahlen an Bei- und Steuerwagen, die aus Kapazitätsgründen nicht alle bei der Waggonfabrik Uerdingen gebaut werden konnten. Als Hersteller saßen auch WMD in Donauwörth und MAN Nürnberg mit im Boot. Von den echten Uerdinger unterscheiden sich die Lizenzbauten von MAN und WMD in einem markanten Merkmal: Ihnen fehlt die rautenförmige Plakette der Waggonfabrik Uerdingen, die bei den Originalen unterhalb der Scheiben mittig auf der Wagenfront prangt.

Der Piko-Triebwagen zeigt sich korrekt ohne diese Plakette, denn sein Vorbild VT 98 9730 (ab 1968 als 798 730-8 bezeichnet) wurde 1960 bei MAN in Nürnberg gebaut und stand bis 1989 in Diensten der Deutschen Bundesbahn,





zuletzt: Der VS besitzt nur auf der Seite des Dienstabteils einen Endführerstand und daher nur auf dieser Fahrzeugseite das Dreilicht-Spitzensignal, während die andere, führerstandlose Fahrzeugseite nur mit zwei roten Schlussleuchten ausgerüstet ist. Für die Zugspitzenbeleuchtung sorgen weiße LEDs.

Der sechs Meter lange Achsabstand des Vorbildes erfordert in der Umsetzung für die Baugröße G, unter der Maßgabe, dass auch 600-mm-Radien befahren werden können, konstruktive Lösungen. Das Prinzip der Lenkachsgestelle ist von LGB-Wagen her bekannt, Piko hat es hier auch auf ein Triebfahrzeug angewendet und weiter-

**Die wulstartig ausgeformten Bremsschlauchattrappen entpuppen sich als Klappen, hinter denen die Stromstecker zur elektrischen Verbindung von VT und VS versteckt sind. Etwas schwarze Farbe (auch am Kuppelungshaken) kann den optischen Eindruck verbessern, aber sonst hat der Schienenbus viele fein herausgearbeitete Details zu bieten.**

meist in Gießen, aber auch in Limburg und Kassel war er beheimatet. Nach seiner Ausmusterung wurde der Triebwagen 1989 in die Türkei verkauft, sein heutiger Zustand ist uns unbekannt.

Piko hat sich bei der Ausführung des VT die Gießener Zeit Mitte der 1960er Jahre zum Vorbild genommen und ihm einen passenden Steuerwagen zur Seite gestellt. Beide Fahrzeuge sind über Puffer 510 mm lang, 124 mm hoch (über SO, ohne Dachaufbauten) und 112 mm breit (Piko den im Vorbild recht zierlichen VT 98 im Längenmaßstab von ca. 1:27 umgesetzt). Beide Fahrzeuge sind dunkelrot, tragen silbergraue Dacheinsätze und rollen auf je zwei Lenkachsgestellen.

Damit enden eigentlich auch schon die Gemeinsamkeiten, denn Piko hat die Unterscheidung zwischen VT und VS sehr konsequent umgesetzt und keine Mogelpackung auf den Markt gebracht. Auch Fahrwerke, Achsblenden, Inneneinrichtungen und Wagenkästen unterscheiden sich deutlich voneinander: So



sind am Wagenboden des VT seitlich die Aggregate der Unterflurantriebe nachgebildet, und zwar durch zwei verschiedene, seitenrichtig konstruierte Formteile. Beim Steuerwagen fehlen die Anbauteile naturgemäß, aber auch die feinen seitlichen Gehäusegravuren sind andere als beim Motorwagen. Hinzu kommt, dass die Falttüren am Dienstabteil des Steuerwagens (VS), das für den Gepäck- und Expressguttransport genutzt wurde, eine vier- statt der dreiteiligen Falttüre aufweist. Und, nicht

entwickelt. Damit sich die Räder parallel zur Schienenauflfläche ausrichten und nicht nach der Fahrt aus dem Gleisbogen verkanten, setzt Piko an jedem Lenkachsgestell modifizierte Stromschleifer ein. Diese sind rechtwinklig abgekantert und führen den im Drehgestell verankerten Schleifer auch an der Innenseite des Schienenkopfes. Somit wird das Rad auf der Geraden parallel zur Spur, im Bogen radial ausgerichtet. Das sorgt für einen taumelfreien Lauf des Fahrzeugs. Die Stromschleifer sor-

**Fahrwerk des VT, das komplett von der Inneneinrichtung abgedeckt wird. Dank eines recht tiefen Schwerpunktes liegt der VT sehr sicher im Gleis. Zum Öffnen des Gehäuses müssen auch vier in den Pufferhülsen untergebrachte Schrauben gelöst werden.**





Neue, abgekantete Schienenschleifer unterstützen nicht nur die Stromabnahme am VT, sie führen auch die Lenkachsgestelle. Die Stromabnahme über die Räder des VT ist am besten, wenn auch die Achswelle blank ist, wobei man die Achsstromschleifer nach der Einfahrphase von überschüssigem Achslagerfett reinigen sollte. Am Steuerwagen sind die Schienenschleifer werkseitig ohne Stromfunktion, sie werden aber zur Seitenführung der Lenkachsen benötigt.

Die sichtbaren Aggregate des Unterflurmotors beim VT 98 hat Piko durch separate Blenden nachgebildet. Sauber und präzise sind die Drucke und silberfarbigen Prägungen ausgefallen.

gen auch für eine gute Stromaufnahme des zweiachsigen Fahrzeugs, zumal der Piko-VT wiederum mit brünierten Rädern ausgeliefert wird, deren Radlaufflächen erst blank gefahren werden müssen. Das gilt auch für die Achswelle, damit die hier anliegenden Achsstromschleifer einen guten Kontakt zum Strom führenden Rad haben. Wenn da nur das Fett nicht wäre, das sich aus den ab Werk gut geschmierten Achslagern des Gehäuses auf die benachbarten Achsschleifer ausbreiten kann. Es empfiehlt sich jedenfalls, nach der einständigen Einfahrphase die jeweils mit zwei Schrauben fixierten Abdeckungen der Lenkachsgestelle zu öffnen und die Schleifbleche sowie die Auflagen an den Achswellen zu reinigen, damit auch am Rad eine saubere Stromübertragung gewährleistet ist. Somit hat jeder Pol vier Stromabnahmepunkte am Gleis zur Verfügung.

Dass auch der Steuerwagen mit Schienenschleifern ausgerüstet ist, hat die erwähnten rein mechanischen Gründe der Radführung. Hier wird gar kein Strom abgenommen, weder an den Rädern noch an den Schienenschleifern. Hier muss der Modellbahner bei Bedarf selbst nachverkabeln und die Achsschleifer nachrüsten – danach stünden immerhin acht Stromabnahmepunkte je Pol zur Verfügung und gehören Kon-

taktprobleme bei halbwegs sauberen Gleisen wohl der Vergangenheit an. Doch werkseitig ist vorgesehen, dass der Steuerwagen seinen Strom nur über eine Kabel-Steckverbindung vom Motorwagen aus erhält. Die Steckdosen hat Piko unter den etwas wulstigen Attrappen der Bremsschläuche versteckt. Diese Klappen sind gewiss nicht das optische Highlight geworden, sie sehen etwas plump aus – wohl auch wegen der sonst recht filigranen Details am Gehäuse des Fahrzeugs. Mit etwas schwarzer Farbe an der Front (um die herabhängenden Bremsschläuche farblich anzudeuten) dürfte das schon besser aussehen.

Auch die elektrische Kupplungsleitung des Vorbilds ist nur am Gehäuse flach angespritzt, ein schwarzes Steckteil hätte sicher eine gute optische Wirkung erzielt. Doch am Schienenbus ist nichts zuzurüsten, lediglich zwei weitere LGB-kompatible Kupplungen liegen

bei, damit alle Wagenenden kuppelbar ausgerüstet werden können.

Angetrieben wird der ca. 2,8 kg wiegende Modell-VT von einem mittig gelagerten Motor, der über Kardanwellen beide Achsen hörbar antreibt. Das Fahrverhalten bei analoger Regelung ist sehr direkt, und weil eine Schwungmasse fehlt, reagiert das Fahrzeug recht spontan auf Spannungsänderungen – etwas geschmeidigere Verzögerungen könnte man sich wünschen. Die Zugkraft von knapp 8 N (ohne Haftreifen) reicht für weit mehr als den einen mitgelieferten Steuerwagen. Entsprechende Fahrversuche im Außenbereich werden im weiteren Testverlauf folgen, auch werden wir das Fahrzeug digitalisieren und mit Sound ausrüsten. Platz dafür ist im VT schon vorgesehen.

**Erstes Fazit:** Das Schienenbus-Set von Piko macht optisch einen sehr gefälligen Eindruck mit stimmigen Proportionen, er ist gut verarbeitet, zeigt zahlreiche feine Details und berücksichtigt die sichtbaren Unterschiede zwischen VT und VS. Bedruckung und Silberprägung sind exakt angebracht. Der Fahrwerksbereich ist dabei ausreichend robust für den Freilandeinsatz konstruiert. Die Führung der für kleine Radian leider notwendigen Lenkachsen durch die abgekanteten Schienenschleifer ist zwar nicht schön, aber innovativ und



wirksam – elektrisch wie mechanisch. Trotzdem sollte man eine Auge auf die Achsstromabnahme werfen und diese bei Bedarf entfetten. Für den Preis von knapp 300 € ist der Piko-VT eine gute Investition. Wer höhere Ansprüche hat, der kann sich das feine VT 98-Set von Märklin (ex Hübner) in 1:32 ansehen – das mehr als das Vierfache kostet.

Das komplette Testergebnis mit erprobten Tipps für die weitere technische Aufrüstung des Triebwagens können Sie im kommenden GBP 2/09 nachlesen. **Hans-Joachim Gilbert**

Der GARTENBAHN*profi*

Erscheint im 7. Jahrgang

ISSN 1613-4303

Postvertriebsstück DPAG 61526

**Herausgeber:**

Expromo Verlag Birgitta Gilbert

**Leserbriefe:**

leser@gartenbahnprofi.de

**Verlag, Anzeigen und Abonnements:**

Birgitta Gilbert (verantw.)

Expromo Verlag Birgitta Gilbert

Postfach 29 01 68 D-47261 Duisburg

Reiserweg 89, D-47269 Duisburg

Telefon +49 (0)203 / 712 74 71

Telefax +49 (0)203 / 712 74 72

E-Mail: verlag@gartenbahnprofi.de

Internet: www.gartenbahnprofi.de

**Redaktionsleitung:**

Hans-Joachim Gilbert

Medienbüro Gilbert

Postfach 29 01 68, D-47261 Duisburg

Telefon +49 (0)203 / 712 74 73

E-Mail: redaktion@gartenbahnprofi.de

Dieses Gartenbahn Profi Extra ist eine online als PDF-Dokument angebotene Sonderveröffentlichung zur Ausgabe 1/2009 und in gedruckter Form nicht erhältlich.

Erstveröffentlichung: 18.12.2008

**Redaktionelle Produktion:**

Hans-Joachim Gilbert

Der GARTENBAHN *profi* erscheint zweimonatlich. Alle redaktionellen Beiträge und Anzeigen sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, sowie die Speicherung und Verbreitung in elektronischen Medien bedürfen der schriftlichen Genehmigung durch den Verlag.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Eine Rücksendung ist nur möglich, wenn ausreichendes Rückporto beigefügt wurde. Mit der Einreichung von Manuskripten erklärt der Einsender, dass er im Besitz aller Urheberrechte ist, auch gegenüber Dritten, und den Beitrag nicht zeitgleich anderen Publikationen zur Veröffentlichung angeboten hat. Mit der Übernahme und Honorierung erwirbt der Verlag das einmalige Nutzungsrecht in Print- und elektronischen Medien.

Die in redaktionellen Beiträgen enthaltenen Baupläne und Schaltungen werden von der Redaktion vor Veröffentlichung sorgfältig geprüft. Verlag und Redaktion übernehmen aber weder eine Garantie noch eine Haftung für Folgeschäden, auch nicht bei eventuell fehlerhaften Angaben. Ferner wird keine Gewähr für die Richtigkeit von Namen, Preisen und Daten übernommen.

Bezugspreise: Einzelheft 7,50 EUR (in D und A), Schweiz 14,50 CHF, Niederlande 8,90 EUR, Italien 9,20 EUR, Schweden 85 SEK, Dänemark 79,00 DKK, Frankreich 9,80 EUR. Das Vario-Jahresabonnement (Bezugsänderung jederzeit möglich) mit sechs Ausgaben im Jahr kostet 39,60 EUR (D, A), Schweiz und übrige EU 45,- EUR, je inklusive Versandgebühren. Sonstiges Ausland 54,95 EUR inklusive Versand mit Luftpost.

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 6 vom 1.1.2008.

**Auszug aus dem Inhalt der GBP-Print-Ausgabe 1/2009:****Geschichte****Von einer Vision zur LGB 12**

Abschluss der Serie 40 Jahre LGB: Wolfgang Richter (80) im Focus

**Fahrzeuge****Start-Schuss 11**

Die Baureihe 80 aus dem ersten Piko-Startset

**Die Post geht ab 19**

Post-Containerwagen für die RhB von LGB, Trainli und Dietz

**Feld-Arbeiter 32**

Für Liebhaber: Die Feldbahnlok NS2k in 1:22,5 von Präzisionsmodellbau Heinrich

**Neues vom Vorbild****Verstärkung auf Rügen 22**

Rasender Roland bekommt eine frisch renovierte VII K

**Hochzeit im Herbst 23**

Die erste Neubaudampflokomotive seit fast 50 Jahren wird „beim Mollit“ Dienst tun

**Anlagenbau****Unterwegs mit Heidi 24**

RhB-Module: Die Kölner Messeanlage führt nun von Famos Dorf nach Sisifus (1)

**Anlagen****Nah am Wasser 38**

Wasser und Bahn: Die Anlage von Werner Hüster passt sich dem Garten an

**Romantik unterm Dach 68**

Über 30 Jahre hat Rainer Greiss seine Anlage mit vielen Fachwerkhäusern aufgebaut

**Echtdampf****Aufgemotzt 34**

Wo man die Easy-Line-Modelle von Regner technisch aufrüsten kann (1)

**Umbau****Doppel-Pack 50**

Aus den zweiachsigen LGB-Sachsenwagen entsteht ein gelenkiger Doppelwagen

**Technik****Licht am laufenden Meter 10**

Neue LED-Lichtleisten von ESU, Jansen Light + Signs und Hübsch

**Multi-Talent 55**

Das Zimo MX 31 ZL ist Mini-Zentrale und Updategerät

**Planmäßiger Anschluss 60**

Leistungsfähige Stromversorgung im Garten (2): Verdrahtungspläne

**Werkstatt****Schotter aus dem Trichter 56**

Gleisbettung aus Kunststoffgranulat und Einkomponenten-Harz

**Hut auf 58**

Wie aus einer Messing-Scheibe und einer Hutmutter eine Bahnhofslaterne entsteht

**Aufgestockt 64**

Langes Fahrwerk für den Schüttgut-Startsetwagen von Piko

**Zubehör****Charakter-Darsteller 66**

Aktuelle Figuren-Themen von Just Plain Folk in 1:22,5

www.gartenbahnprofi.de