



In eigener Sache

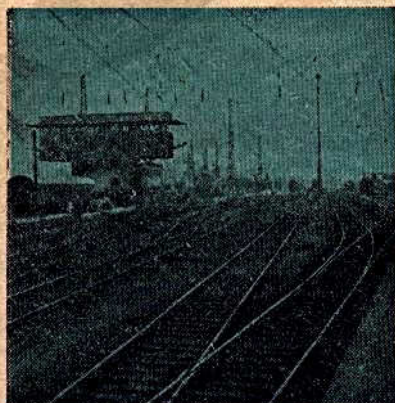
Wir bedauern, wenn durch die Verabschiedung unserer Außenstelle Radeburg im „PIKO-Informationsblatt“ Nr. 18 Ausgabe Juni 1965 bei Ihnen Zweifel über die weitere Existenz unseres Informationsdienstes aufgekommen sind. In Sonneberg hat sich nunmehr die Redaktion des „PIKO-Informationsblattes“ konstituiert. Wir werden die Arbeit der ehemaligen Redaktion in gleich guter Qualität weiterführen und rechnen mit Ihrem Vertrauen und Interesse. Der ausgeschiedenen Redaktion sprechen wir unseren Dank für die geleistete Arbeit aus.

Auch in der Modellbahnentwicklung Baugrößen H0 und N geht es weiter. Ein Stab qualifizierter Konstrukteure und Techniker bemüht sich, das Angebot an Modellbahnerzeugnissen ständig qualitativ und quantitativ zu verbessern. Dabei muß jedoch bemerkt werden, daß aus ökonomischen Gründen nicht jeder Wunsch realisiert werden kann. Im vorliegenden „PIKO-Informationsblatt“ stellen wir Ihnen einige Erzeugnisse der Piko-Modellbahn Baugröße N vor. Über diese neue Möglichkeit der Modellbahnanlage auf kleinstem Raum werden wir Sie auch in den weiteren Ausgaben ausführlich informieren.

Ihr PIKO-Informationsdienst

Aus unserem Entwicklungsprogramm Nenngröße N stellen wir Ihnen vor:

„Die kleinste Modellbahn mit den größten Ausbaumöglichkeiten“



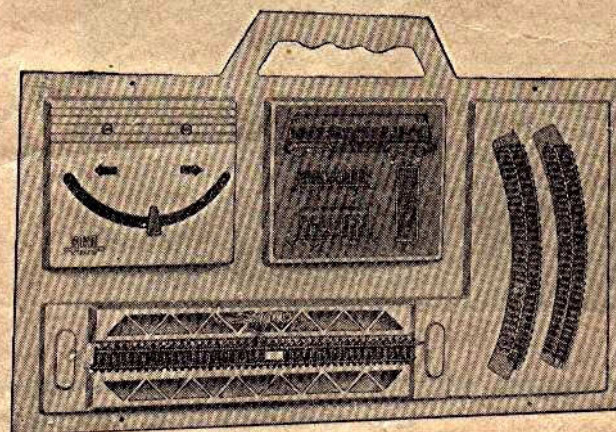
Der Wunsch nach großen Modellbahnanlagen auf kleinstem Raum führte dazu, die Baugröße der bereits bekannten Modellbahn-Erzeugnisse weiter zu unterschreiten. — So gingen z. B. in England und in Westdeutschland Firmen dazu über,

Bahnen im Maßstab 1:160 zu produzieren. Daraus ergibt sich die Spurweite von 9 mm. International wird diese Baugröße mit N gekennzeichnet.

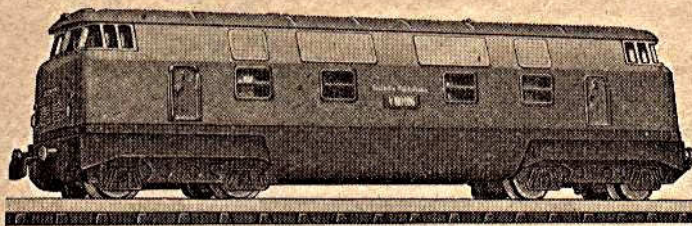
Der VEB PIKO als führender Betrieb in der DDR auf dem Gebiet von Modellbahnerzeugnissen verschloß sich nicht gegenüber dieser Entwicklung. Im Betrieb wurden daher die Voraussetzungen geschaffen, neben der bekannten H0-Bahn Erzeugnisse in der Baugröße N zu produzieren.

Ab Herbstmesse 1964 bietet der VEB PIKO seinen Kunden bereits eine komplette Grundanlage an. Im Laufe der Zeit wird der Umfang des Sortiments ähnlich dem des H0-Programms werden.

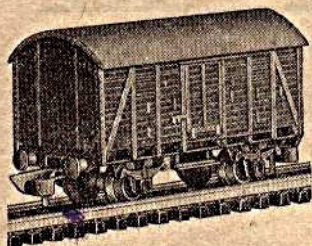
Die Grundanlage der Baugröße N wird in einer ansprechenden Klarsicht-Folienverpackung mit Tragegriff angeboten. Aus der Verpackung selbst lassen sich durch Ausschneiden der vorgeformten Bauteile eine der Baugröße entsprechende Brücke sowie ein Batterieregelgerät herstellen. Das Batterieregelgerät ist für zwei Flachbatterien 4,5 V ausgelegt. Es ermöglicht das Vor- und Rückwärtsfahren bei jeweils zwei Geschwindigkeiten (4,5 und 9 V).



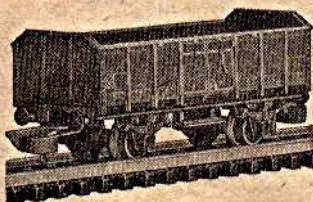
N-Spur-Grundanlage Nr. 0602



BoBo Lokomotive Nr. 4100 Lüp: 110 mm



Güterwagen, gedeckt
Nr. 4126 Lüp: 55 mm



Güterwagen, offen
Nr. 4125 Lüp: 55 mm

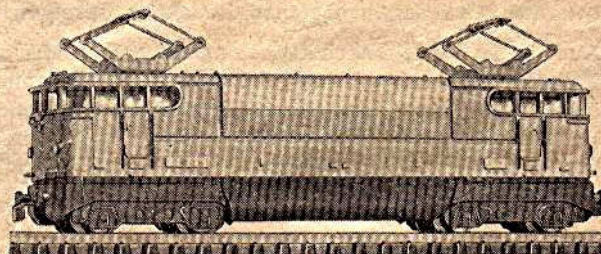
Als Grundkonzeption für die Triebfahrzeuge dieser Baugröße wurde ein Schraubenradgetriebe gewählt. Die Motore wurden für maximal 12 Volt Gleichspannung ausgelegt. Jedes Triebfahrzeug kann ohne Änderung sowohl mit Batterien als auch mit einem regelbaren Gleichstrom-Netzanschlußgerät bis maximal 12 V betrieben werden. Alle Fahrzeuge sind entsprechend den gesetzlichen Vorschriften funktionsfähig.

BoBo Lokomotive
der SNCF 9210 Nr. 4102
Lüp: 110 mm

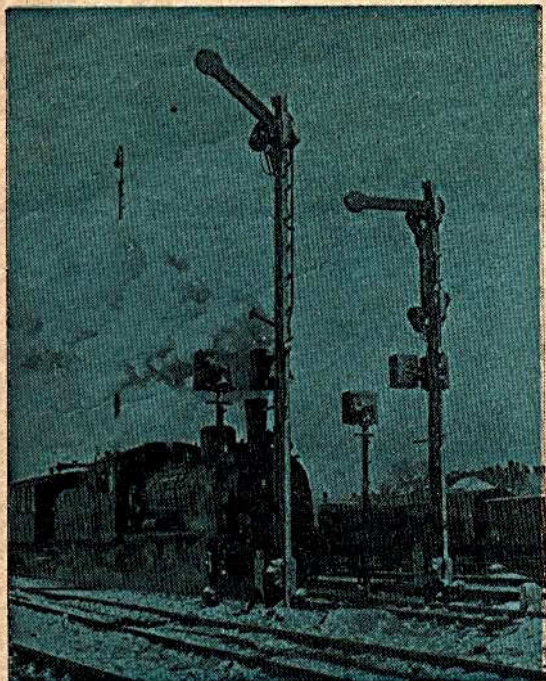
Weiterhin gehören zur Grundanlage eine Diesellok, Typ V 180 mit der Achsfolge BoBo, zwei Güterwagen offen, zweiachsig, ein Tonnendachwagen, zweiachsig, sowie das für ein Oval notwendige Schienenmaterial (eine Anschlußschiene 220 mm lang, eine gerade Schiene 220 mm lang, acht gebogene Schienen, 45 Grad mit dem Radius 193 mm). Das Schienenmaterial besteht aus einem Polystyrolunterbau mit U-förmig gebogenen Gleisen aus vernickeltem Stahlblech.

Weitere Merkmale sind: geräusch- und wartungsarme Triebwerke, Kohlebürsten und Motor sind leicht auszuwechseln.

Beide abgebildeten Triebfahrzeuge besitzen ein entsprechend ihrer Baugröße fein detailliertes Polystyrolgehäuse. Der Antrieb erfolgt über Schnecke und Schneckenrad auf zwei Achsen. Der Strom wird von allen acht Rädern abgenommen. Das Auflagegewicht von 150 Gramm garantiert eine sichere Stromabnahme und eine hohe Zugleistung. Infolge der geringen Stromaufnahme von nur 80 mA bei 9 V ist eine lange Lebensdauer der Batterien gewährleistet.



Alle Wagentypen und Triebfahrzeuge werden auch farbespritzt und dem Vorbild entsprechend dekoriert geliefert.



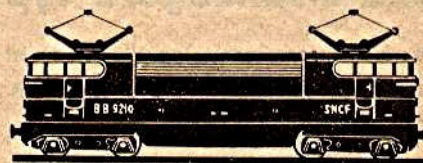
Die Lok hat Kohle und Wasser genommen. Das Signal steht wieder auf „Freie Fahrt“. Langsam zieht das „Dampfproß“ an. Zischend und fauchend sucht es sich seinen Weg, einen Weg, der vorgezeichnet ist durch den Lauf der Schienen. Hat der Zug erst einmal den Bahnhof verlassen, wird die Fahrt schneller und schneller. Mit aller Kraft geht es weiter dem Ziel entgegen.



PIKO
MODELLBAHN

OB GROSS OB KLEIN - VON PIKO MUSS ES SEIN

PIKO MODELLBAHN Informationsblatt



Sonneberg

November 1965

Nr. 20

deutsch: Neun

englisch: Nine

französisch: Neuf

spanisch: Nueve

italienisch: Nove

Warum „N“?

portugiesisch: Nove

Bei Modelleisenbahnen im Maßstab 1 : 160 beträgt die errechnete Spurweite 9 mm ($1435 \text{ mm} : 160 = 8,97 \text{ mm}$). Da nun in vielen Sprachen die Bezeichnung für die Ziffer 9 mit „N“ beginnt, wurde international die Nenngröße für Modelleisenbahn-Erzeugnisse im Maßstab 1 : 160 mit der Bezeichnung „Baugröße N“ festgelegt.

dänisch: Ni

holländisch: Negen

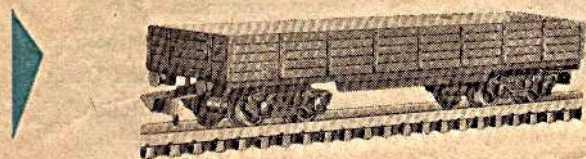
norwegisch: Ni

schwedisch: Nio

Schon wieder „N“!

Wenn wir Ihnen heute schon wieder einige Erzeugnisse für Modelleisenbahnen der Baugröße N vorstellen, so soll das kein Ausdruck dafür sein, daß sich die Wertigkeit etwa zuungunsten der Baugröße H0 verschoben hätte. Beide Baugrößen laufen im VEB Piko sowohl produktions- als auch entwicklungsseitig gleichwertig. Genau wie in der Familie der Säugling mehr Pflege bedarf als das Kind, das bereits laufen gelernt hat, so wollen auch wir unserem „Sprößling“, der Modelleisenbahn Baugröße N, zu dem Ansehen verhelfen, welches ihm gebührt. Für unsere H0-Fans einen Trost: In unserem nächsten Informationsblatt berichten wir wieder über unsere Modelleisenbahn Baugröße H0.

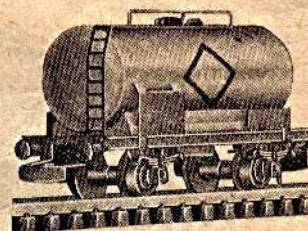
Wir stellen Ihnen vor:



Niederbordwagen, vierachsig · Baugröße N · LÜP 96 mm · Radsätze spitzengelagert · Wagenkasten außen braun und beschriftet · innen grau · Wagenkasten aus Plaste · Fahrwerk Blech-Plast kombiniert

Modell des Kesselwagens zweiachsig in der Baugröße N
LÜP 55 mm ·

Radsätze spitzengelagert · Kessel aus Plaste, farbespritzt und dekoriert · Fahrwerk Blech-Plast kombiniert



Dieser Kesselwagen ist in 7 verschiedenen Ausführungen lieferbar.

Kessel	Dekoration	Erzeugnis-Nr.
Gelb	Minol	4127-016
Grau	Buna	4127-017
Olivgrün	Leuna	4127-018
Silber	BP	4127-025
Silber	Esso	4127-026
Gelb	Shell	4127-027
Blau	Aral	4127-028

Unsere Wagen zeichnen sich aus durch gute Laufeigenschaften, hohe Fahrsicherheit, durch günstiges Gewicht mit tief liegendem Schwerpunkt. Die Kupplung ermöglicht ein automatisches Einkuppeln, sicheres Ziehen und Schieben der

Wagen. Der Einsatz von Plaste für die Gehäuse und Achsblenden ermöglicht auch in der Baugröße N eine feine Detaillierung und eine dem Vorbild entsprechende Gestaltung des Modells.

Netzanschlußgerät Typ 1754 (F1)

Das Netzanschlußgerät Typ 1754 (F1) ist als Gleichstrom-Fahrtrafo für Modelleisenbahnen bestimmt. Die technischen Daten sind:

- Netzspannung laut Typenschild
- Ausgangsspannung 3,5 bis 12 V Gleichspannung in 4 Schaltstufen regelbar
- Ausgangsnennlast 120 mA bei 12 V
- Maximale Belastbarkeit bis 150 mA
- Außenmaße 105 x 95 x 33 mm
- Gewicht ca. 400 Gramm
- Gehäuse aus Plaste

Das Gerät besitzt eine Überstrom- und Kurzschlußsicherung und entspricht in seinem Aufbau den einschlägigen Sicherheitsbestimmungen. Ferner besitzt es Einknopf-Bedienung mit automatischer Umschaltung für Vor- und Rückwärtsfahrt. Der Anschluß des Schienenkreises erfolgt an den dafür vorgesehenen Federklemmen.

In der Mittelstellung des Skalenbereiches (Stellung 0) ist der Schienenkreis stromlos. Bei Rechts- oder Linksdrehung des Regelknopfes steigt die Spannung in 4 Stufen im angegebenen Spannungsbereich. Die Polarität der Anschlußklemmen und somit die Fahrtrichtung der Bahn ändert sich durch Rechts- oder Linksdrehung des Regelknopfes vom Nullpunkt aus. Es ist darauf zu achten, daß der Regelknopf in den einzelnen Schaltungen spürbar einrastet. Bei Kurzschluß oder Überlast löst ein Überlastschalter automatisch aus. Dieser schaltet sich nach kurzer Zeit selbsttätig wieder ein. Nach

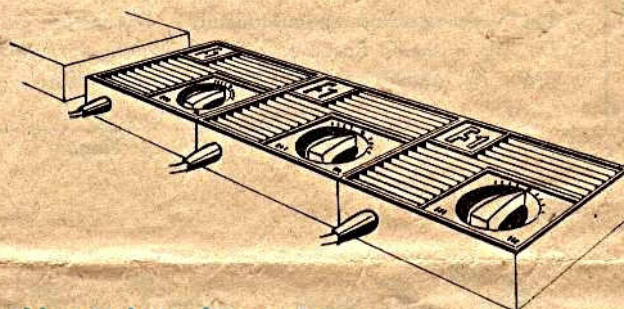
Beseitigung der Störquelle, Kurzschluß oder Reduzierung der Last ist das Gerät sofort weiterhin betriebsbereit.

In der Regel können mit diesem Netzanschlußgerät zwei Triebfahrzeuge der Baugröße N betrieben werden oder Triebfahrzeuge der Baugröße H0 und TT, deren Stromaufnahme unter 150 mA liegt.

Evtl. anfallende Reparaturen dürfen nur von einer unserer Vertragswerkstätten durchgeführt werden.

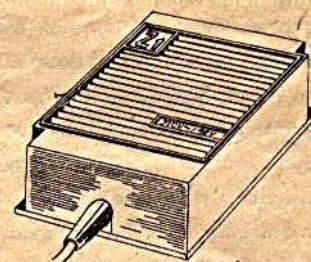
Zur Sicherung vor fremden Eingriff wurde die Grundplatte mit dem Gehäuse verklebt. Zum einmaligen Öffnen sind zwei unter den Gummifüßen sitzende Klebezapfen auszubohren. Nach der Reparatur ist das Gehäuse am Umfang mit der Grundplatte zu verkleben. Als Klebstoff ist Polystyrolkleber oder ein anderer Polystyrol anlösender Klebstoff zu verwenden.

Der Aufbau des Netzanschlußgerätes 1754 (F1) ermöglicht das lückenlose Aneinanderreihen von mehreren Geräten. Dadurch lassen sich entsprechende Fahrpulte aufbauen. Bei der Anwendung geeigneter Schaltungen (durch Einsatz von Trenngleisen) können mehrere Züge unabhängig voneinander auf einer Anlage betrieben werden.



Vorankündigung:

Für den Betrieb des elektromechanischen Zubehörs auf der Modelleisenbahn-Anlage bereiten wir einen Zubehörtrafo zur Produktion vor.



TECHNISCHE DATEN:

- Zubehörtrafo Typ 1756 (Z1)
- Netzspannung laut Typenschild
- Ausgangsspannung 16 V Wechselspannung
- Ausgangsnennlast 1,2 A
- Wir werden Ihnen zu einem späteren Zeitpunkt das Gerät noch eingehend vorstellen.

Ist der Raum auch noch so klein – die Baugröße „N“ paßt hinein