



# **piccolo**Express

**Das Online-Magazin** - nicht nur für **FLEISCHMANN N-Bahner**

Ausgabe 8 – Dezember 2006

2. Jahrgang

## **piccolo Praxis**

**Miniatur-Modellbahnanlage  
- Teil 3 -**



## **Historie**

**FLEISCHMANN <piccolo> Neuheiten 1980 und 1981**

## **Aktuell**

**Modellpolitik aus Herstellersicht**

**Neue FLEISCHMANN <piccolo>  
SBB-Modelle für 2007 auf der Suisse Toy**



# Vorwort



▲ **BR 364/365** immer noch die Standard-Rangierlokomotive der DB und vielleicht schon bald eine der Neuheiten im FLEISCHMANN <piccolo> Programm 2007?

## Liebe Leserinnen und Leser, liebe Fleischmann piccolo Freunde

Zunächst möchte ich an dieser Stelle die Gelegenheit nutzen und etwas zur Klärung der mit dem Foto links entfachten Diskussion aus der letzten Ausgabe beitragen. Kurz nach der Publikation der Oktoberausgabe des „*piccolo Express*“ erreichten mich sehr viele Zuschriften, ob es sich bei dem abgebildeten Modell einer Diesellok der DB der Baureihe 364/365 tatsächlich um eine der - noch nicht offiziell bestätigten - FLEISCHMANN <piccolo> Neuheiten des kommen-den Modelljahres handelt. Um es vorweg zu nehmen: Ich weiss es nicht. Eigentlich war diese Abbildung eher zufällig aus den zahlreichen Fotos der FLEISCHMANN Wunschmodell Umfrage ausgewählt worden und als Vorschau auf den in dieser Ausgabe publizierten Artikel über „Modellpolitik aus Herstellersicht“ gedacht.

Allerdings zeigen die heftigen Diskussion, die diese Foto auch im „1zu160“ Forum ausgelöst hat, dass bei den N-Spur Modellbahnern offensichtlich reges Interesse an diesem Modell besteht. Ohne die Diskussionen aus dem Forum ergab sich allein aus den mir vorliegenden Zuschriften eine potentiell Interesse an ca. 80 Modellen, teilweise sogar für mehrere Varianten. Zugegeben, so ganz unerwünscht wäre dieses Modell aus meiner Sicht auch nicht, zumal das bereits seit einigen Jahren in der N-Spur erhältliche Modell durchaus etwas qualitative Konkurrenz gebrauchen könnte. Dennoch möchte ich an dieser Stelle nochmals betonen, dass es sich bei der Wahl der Fotos nicht – wie von einigen Lesern vermutet – um eine verdeckte Meinungsfrage der Firma FLEISCHMANN handelt. Das Online-Magazin „*piccoloExpress*“ entstand und entsteht komplett in Eigenregie ohne jeden geschäftlichen Hintergrund zur Firma FLEISCHMANN.

Neben dem bereits erwähnten Artikel über Modellpolitik und Modelvarinaten erfahren Sie in dieser Ausgabe – in bereits gewohnter Art und Weise - alles über die aktuellen Neuheutenauslieferungen sowie einen Spezialbericht über eine der diesjährigen Top-Neuheiten im FLEISCHMANN <piccolo> Programm, die Ellok der Baureihe E19.0 in der blauen AEG-Variante der DB. Die Rubrik „Historie“ knüpft mit dem mittlerweile 7. Teil nahtlos an den Streifzug durch die Geschichte des FLEISCHMANN <piccolo> Programms an und stellt Ihnen in dieser Ausgabe alle neuen Modelle der Jahre 1980 und 1981 vor. Neben einem Kurzportrait des diesjährigen österreichischen Exportmodelle in der Rubrik „Export“, beinhaltet die Rubrik „Online Auktionen“ wieder einige Raritäten, die ich im November und Dezember bei Online-Auktionen entdecken konnte. Der Praxisteil dokumentiert und illustriert anhand zahlreicher Abbildungen den 2. Bauabschnitt der kleinen Miniaturanlage, die auf einer Grundfläche von nur 20cm x 24cm entsteht.

Nun wünsche ich Ihnen aber viel Spass mit der 8. Ausgabe des „*piccoloExpress*“

Ihr **Roland Leipold**

# Impressum

Der *piccoloExpress* erscheint zunächst in unregelmäßigen Abständen. Bei entsprechender Resonanz ist eine monatliche Auflage geplant. **Herausgeber:** Roland Leipold, verantwortlich i.S.d.P., **Layout:** Roland Leipold. **Anschrift:** Roland Leipold – Pommernstr. 6 – 91413 Neustadt/Aisch. **Telefon:** 0174 / 74 66 66 2, **Email:** roland.leipold@gmx.de.

Der *piccoloExpress* wird als digitales Dokument im pdf-Format publiziert und kann via Email **kostenlos** beim Herausgeber bestellt werden. Durch den Download der pdf-Datei können zusätzliche Kosten entstehen.

Eine Verwertung der Beiträge ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Herausgebers ist verboten. Alle erwähnten Firmennamen und Bezeichnungen sind entweder Firmennamen oder Warenzeichen des jeweiligen Herstellers oder des Inhabers der Rechte. Diese werden ohne die Gewährleistung der freien Verwendbarkeit genutzt. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in jeglicher Form, wird keine Haftung übernommen.

© 2006 by Roland Leipold – Neustadt/Aisch. Alle Rechte vorbehalten. ■

## FLEISCHMANN «piccolo»

### Aktuell

- Modellpolitik aus Herstellersicht ..... 4  
Suisse Toy: SBB FLEISCHMANN <piccolo> Neuheiten für 2007 ..... 8

### Exklusiv

- BahnShop1435: Neue FLEISCHMANN <piccolo>  
Modelle 2007 ..... 9



### Export

- Österreichische Exportmodelle 2006 ..... 11  
Niederländische Exportmodelle im Standardprogramm 2007 ..... 11

### Rückblick

- Neuheitenauslieferungen bis Dezember 2006  
Die Herbstneuheit 2006 ..... 12  
8. Neuheitenaktion Oktober 2006 ..... 14  
9. Neuheitenaktion November 2006 ..... 16

### Online-Auktionen

- Highlights im November und Dezember ..... 17

### Historie

- FLEISCHMANN <piccolo> von 1969 bis heute – Teil 7 ..... 19

## piccolo Praxis

### Miniatur-Modellbahnanlage

- auf einer Fläche von 20cm x 24cm  
Teil 3: Der 2. Bauabschnitt ..... 26



## Attraktive Modellneuheiten und notwendige Varianten für das Produktsortiment ...

sind eigentlich nur zwei – wenn auch nicht unerhebliche – Aspekte, die es bei der Planung und Entscheidung über die Neuheiten der nächsten Jahre zu berücksichtigen gilt.

Vor diesem Hintergrund versucht der folgende Artikel einige grundlegende Aspekte und Probleme der vielfach kritisierten Modellpolitik einmal aus Sicht der Modellbahnhersteller zu beleuchten.

## Modellpolitik aus Herstellersicht

In der Realität kann es sich heute kein Unternehmen - und auch kein Modellbahnhersteller - leisten, am Markt vorbei zu produzieren. D.h. die Toleranzschwelle für zu niedrige Absatzzahlen, wenn auch nur bei einigen wenigen Artikeln, ist gerade in jüngster Zeit derart gering, dass oftmals die Wahl gegen wirkliche Neuerscheinungen ausfällt. Gründe dafür sind vor allem in den gestiegenen Produktionskosten zu suchen, da jeder neue Artikel vor allem durch die in den letzten Jahren gestiegenen Qualitätsansprüche und Lohnkosten enorme Investitionskosten im 6-stelligen Eurobereich verursacht.

Schuld an dieser schon fast ruinös anmutenden Qualitätspolitik sind in erster Linie – meiner Meinung nach – vor allem die zahlreichen Fachpublikationen, die sich vor allem in den letzten Jahren nicht zuletzt dadurch zu profilieren versuchten, die neu erschienenen Modelle bis ins kleinste Detail zu durchleuchten. Dieses „Engagement“ mag zu einem gewissen Grad sicherlich auch für die Modellbahner nützlich gewesen sein, hatten und haben diese Magazine doch bis heute eine nicht zu unterschätzende Marktmacht, die sich vor allem in der Meinungsbildung und damit in dem Kaufverhalten vieler Modellbahner äußert. Und genau diese indirekte Marktmacht der Fachzeitschriften ist seit Jahren bei allen Herstellern gefürchtet. Nicht zuletzt deswegen werben auch nahezu alle namhaften Hersteller in genau diesen Zeitschriften mit ganzseitigen Hochglanzanzeigen für Ihre Produkte. Mittlerweile haben diese „Testberichte“ aber vielfach den Charakter einer Nietenzählerei, die weder für Hersteller noch für den Kunden – und v.a. den Spielbahner -

**FLEISCHMANN**  
Die Modellbahn der Profis

Abb.: FLEISCHMANN

**Kundenumfrage**  
**FLEISCHMANN Neuheiten 2006 / 2007**

FLEISCHMANN investiert jedes Jahr mehrere Millionen Euro in die Entwicklung neuer Firmen und Werkzeuge, um für Sie neue und möglichst interessante Modelle aufs Gleis zu setzen. Dazu interessiert uns vor allem Ihre Meinung.

Sie haben die Möglichkeit, aus den unten aufgeführten Produktvorschlägen Ihre Favoriten für die kommenden Jahre auszuwählen. Bewerten Sie die Liste unserer Vorschläge nach dem Schönheitsprinzip:

- 1 = gefällt mir außerordentlich gut, würde ich mir sofort kaufen
- 2 = gefällt mir gut, würde ich mir auch kaufen
- 3 = passt auch zu meiner Anlage, habe zur Zeit jedoch andere Wunschmodelle
- 4 = interessantes Modell, passt jedoch nicht zu meiner Anlage
- 5 = interessiert mich nicht, würde ich mir auf keinen Fall kaufen

▲ Kundenumfragen – eine Möglichkeit zur Abschätzung möglicher Kundenpräferenzen

nützlich ist. Sicherlich ist es gerechtfertigt, auf offensichtliche Mängel eines Artikel hinzuweisen, aber die wenigsten Modellbahner werden die Nieten am Modell mit den entsprechenden Konstruktionszeichnungen des Vorbildes vergleichen. Dies mag Puristen vorbehalten bleiben, die in der Regel auch gerne bereit sind, die dadurch verursachten höheren Modellkosten zu bezahlen. Da es sich aber – wie eingangs erwähnt - kein Hersteller durch die indirekte Marktmacht der Fachzeitschriften leisten kann, dass seine aufwändig angekündigte Neukonstruktion in den Testberichten „zerrissen“ wird, führte dies in den letzten Jahren dazu, dass bei der Neuentwicklung vor allem die Kosten in der Konstruktion und dem Formenbau immens gestiegen sind und mittlerweile gerade bei qualitätsführenden Unternehmen - wie FLEISCHMANN – im Millionen-Euro Bereich liegen. (Siehe Abbildung oben).

Und genau diese gestiegenen Kosten wollen und können die Hersteller natürlich nicht alleine tragen und geben sie daher letztlich an den Endverbraucher, den Modell- oder Spielbahner in Form von gestiegenen Preisen weiter. Natürlich tragen nicht allein die Fachzeitschriften die Schuld für diese Preisentwicklung. Auch gestiegene Lohn(neben)kosten und höhere Energiepreise tragen ein übriges dazu bei, dass das heutige Preisniveau mit dem vor 10 oder 20 Jahren einfach nicht mehr vergleichbar ist.

*Anmerkung: Einen kleinen Einblick in das Preisniveau vergangener Jahre vermitteln auch einige Abbildungen aus der FLEISCHMANN <piccolo> Historien-Serie der bisher erschienenen „piccoloExpress“ Ausgaben.*

## Aktuelle Entwicklung

In der heutigen Marktsituation sehen sich die Modellbahnhersteller vor allem einer immer mehr schwindenden Kaufbereitschaft mit teilweise katastrophalen Umsatzeinbrüchen bei allen Modellbahnherstellern konfrontiert.

Jüngstes trauriges Beispiel war der Konkurs der Firma Roco. Aber auch schon in den 90'er Jahren hatte beispielsweise das Traditionsunternehmen Arnold massive Probleme die Produktionskosten infolge starker Umsatzrückgänge in den Griff zu bekommen, was letztendlich zum Verkauf der Firma bzw. zur Übernahme durch Lima führte. Auch dem Traditionsunternehmen Trix in Nürnberg erging es nicht viel besser und nur durch die Übernahme durch dem Modellbahngiganten Märklin konnte die Produktlinie gerettet werden. Die Fusion kam dabei wahrscheinlich auch Märklin sehr gelegen, um seine Präsenz nun auch – wenn auch nur indirekt - auf den N-Spur Sektor auszudehnen.

All diese stürmischen Zeiten meisterte das Nürnberger Traditionsunternehmen mit Bravour und baute den Absatz vor allem in der erst seit 1969 produzierten Spurweite mit Weitblick und strategischem Agieren kontinuierlich aus.

Wie unlängst der Fachpresse zu entnehmen war, beträgt der FLEISCHMANN <piccolo> Umsatzanteil mittlerweile etwa 40% des Gesamtumsatzes!

## Qualitätspolitik

Geholfen hat FLEISCHMANN sicherlich eine – aus meiner Sicht – sehr ausgewogene Produktpolitik die sich stets an den hohen innerbetrieblichen Qualitätskriterien orientierte. Während andere Hersteller die Modellbahnmarkt jedes Jahr mit Neuheiten aus einem Prospekt, der schon fast den Umfang eines FLEISCHMANN <piccolo> Jahreskataloges hatte, schon sprichwörtlich bombardierten, hielt sich das Traditionsunternehmen aus Nürnberg strikt an das Motto „Qualität vor Quantität“.

Dass diese Produktpolitik nicht nur im Sinne des Spielbahners ist, sondern vor allem auch viele Sammler anspricht, zeigt sich vor allem in Zeiten in denen die Mittel für das eigene Hobby knapp geworden sind. Nicht zuletzt aufgrund der jahrelangen hervorragenden Qualität – für die FLEISCHMANN 2005 mit dem „Quality Award“ der Modellbahnindustrie ausgezeichnet wurde – sind auch bespielte FLEISCHMANN (<piccolo>) Modelle immer noch gesuchte Objekte auf Modellbahnbörsen, die auch Jahre nach dem Kauf eine gewisse Preisstabilität garantieren.

Gerade durch die vergleichsweise geringe Anzahl an Neuheiten wurde das FLEISCHMANN <piccolo> Sortiment aber auch für den Sammler interessant, der mittlerweile aus einem Sortiment von beispielsweise über 50 verschiedenen Grundmodellen an Triebfahrzeugen in fast 300 Farb- und Beschriftungsvarianten sowie über 90 bzw. 70 Grundmodellen an Personen- bzw. Güterzugwagen in ca. 350 bzw. 400 verschiedenen Varianten seit 1969, seine Sammelgebiete abstecken kann.

Und dennoch ist gerade heute jede Neuentwicklung mit einem erheblichen unternehmerischen Risiko verbunden. Selbst wenn diese nach der Freigabe der ersten Prototypen in der Fachpresse aufs äußerste gelobt wird, üben sich viele Modellbahner nicht zuletzt aufgrund des hohen Preisniveaus eher in Zurückhaltung.

Es ist eigentlich schon paradox: Um zunächst die nötige Marktakzeptanz neuer Modelle zu gewährleisten ist das Preisniveau derart gestiegen, dass sich viele Modellbahner die ersehnten Modelle nicht leisten können.



▲ Verleihung des MIBA / Eisenbahn Kurier Qualitätspreises 2005 an die Firma FLEISCHMANN



Fotos: FLEISCHMANN

## Tendenzen

Um diese – aus unternehmerischer Sicht – fatale Situation zumindest ansatzweise zu reagieren, sind folgende Tendenzen zu beobachten:

Um die mittlerweile zwangsläufig hohen Investitionen in qualitativ sehr hochwertige neue Artikel noch vor dem eigentlichen Produktionsbeginn prognostizieren zu können, wird ein Teil des Risikos zunächst auf den Fachhandel verlagert. Dies geschieht beispielsweise in der seit vielen Jahren produzierten Einmalserien in limitierter Auflage, die nach einem festen Termin für den Bestellschluss des Fachhandels, mit einem entsprechenden Zuschlag festgelegt wird.

Bei sehr riskanten Artikeln deren Auftragsvolumen sich vorher nicht und nur sehr vage einschätzen lässt – wie beispielsweise Modellen ohne reales Vorbild im Hinblick auf Lackierung und Bedruckung (wie die 2002 produzierte Ellok (827355) der BR 101 in fiktiver IC-Lackierung) – geht man neben dem bereits erwähnten Vorbestellschluss dazu über, den Verbraucher explizit

darauf hinweisen, dass dieser Artikel erst ab einer gewissen Auflage (d.h. Nachfrage) auch produziert wird.

Aber auch die Entscheidung über die neuen, nicht limitierten, Artikel für das Standardsortiment sowie deren Produktionsvolumen basiert auf Marktforschungen und Informationen, die beispielsweise im Form von Leserumfragen nach Wunschmodellen in Form von Preisauschreiben regelmäßig erhoben werden.

Die Entscheidung für eine Produktion eines komplett neuen Artikels fällt auf Herstellerseite zumeist auf der Grundlage von Marktmeinungen und Wünschen der Modellbahner aus denen der Hersteller anhand seiner langjährigen Erfahrungen zunächst die mögliche prognostizierte Nachfrage mit den entstehenden Kosten vergleicht.

Fällt dieser Grobvergleich zwischen möglichem Absatz und prognostizierten Kosten zugunsten einer höheren Absatzwahrscheinlichkeit aus, wird man zunächst versuchen die innerbetrieblich verursachten Kosten, die durch eine Produktion dieses Artikels entstehen, möglichst genau abzuschätzen. Anhand dieser Gesamtkosten in Verbindung mit der prognostizierten Nachfrage erhält der Artikel eine bestimmte Rangordnung im

Foto: FLEISCHMANN



▲ (827356) BR101 der DB AG in fiktiver ICE-Lackierung (Betr.-Nr.: 101 200-2)

## Modelle der Kundenumfrage 2006 / 2007

Abb.: FLEISCHMANN



Vergleich zu anderen alternativen Artikeln für das Neuheitenprogramm des nächsten Jahres. Aus diesen Artikeln wird der Hersteller nun diejenigen auswählen, die aufgrund der Vorabwertung als am aussichtsreichsten erscheinen.

Vor dem Hintergrund einer unsicheren Nachfrage wird schon die vielfach geforderte Preisangabe zu den einzelnen Modellen des Neuheitenprospektes für den Hersteller zum Spagat, wie dies das folgende Beispiel verdeutlicht.

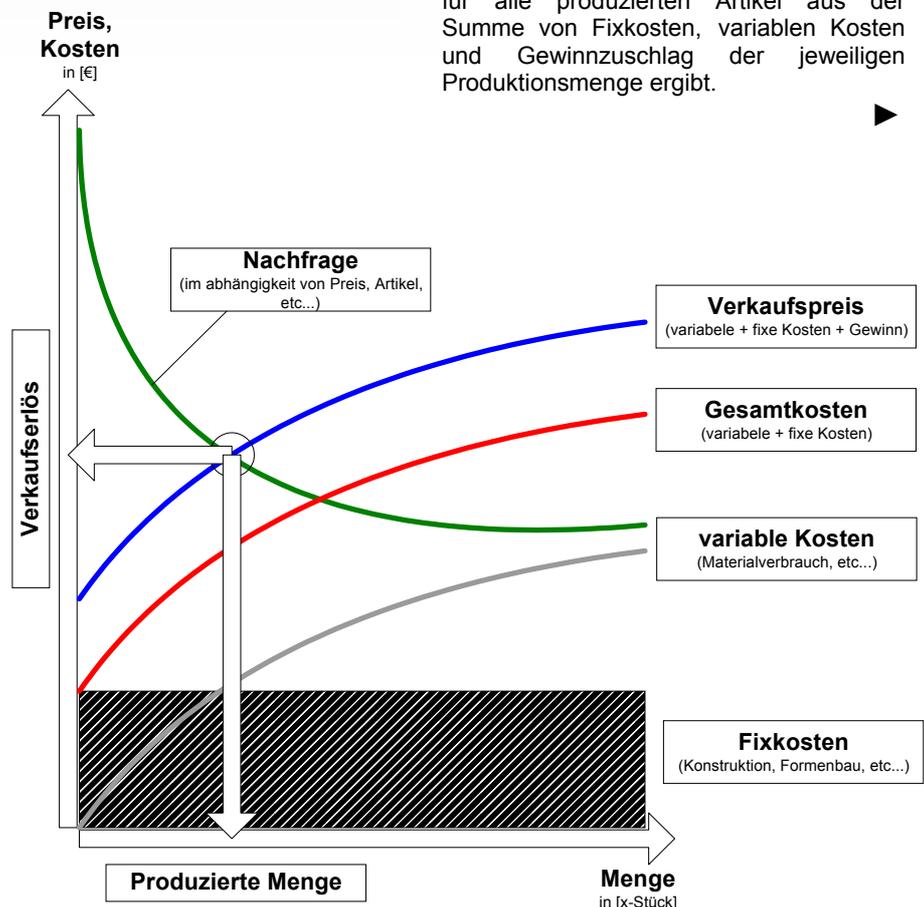
## Neukonstruktion eines Modells

Hat man sich auf Herstellerseite entschlossen, einen bestimmten Artikel in Form einer kompletten Neukonstruktion als Neuheit für das nächste Jahr anzukündigen, wird der Hersteller versuchen, die entstehenden Kosten detailliert aufzugliedern. Dabei muss grob zwischen Fixkosten und variablen Kosten unterschieden werden.

Fixkosten sind allgemein absatzunabhängige Kosten, die schon allein durch die Entscheidung den Artikel zu produzieren anfallen. Diese entstehen beispielsweise in der Konstruktion sowie im Formenbau, zwei Sparten die - wie eingangs erwähnt - gerade in den letzten Jahren durch immer steigende Qualitätsansprüche immens gestiegen sind. Diese Kosten fallen einmalig an, unabhängig davon, wie viele Artikel später produziert und am Markt verkauft werden können. Die variablen Kosten dagegen steigen - stark vereinfacht - linear mit der produzierten Menge, d.h. je mehr Modelle produziert werden, desto höher ist demzufolge auch der Verbrauch an Rohmaterialien die in die Fertigung einfließen. Ohne genaue Zahlen zu verwenden ergibt sich anhand dieser Informationen für den Unternehmer die folgende Situation:

Aus Sicht der Hersteller sinken die Gesamtkosten mit zunehmender Produktionsmenge, da die variablen Kosten für jeden mehr produzierten Artikel in der Realität - beispielsweise durch Lerneffekte, Mengenrabatte der Zulieferer, etc., sinken.

Zusätzlich zu den Gesamtkosten wird der Hersteller noch einen - vereinfacht angenommenen - festen Gewinnzuschlag kalkulieren, so dass sich der Verkaufspreis für alle produzierten Artikel aus der Summe von Fixkosten, variablen Kosten und Gewinnzuschlag der jeweiligen Produktionsmenge ergibt.



**Modelle der Kundenumfrage  
2006 / 2007 – Fortsetzung**

Abb.: FLEISCHMANN



Die Nachfrage dagegen wird mit sinkendem Preis des Artikels naturgemäß zunehmen. Da der genaue Verlauf der Absatzkurve dem Hersteller nicht bekannt ist, wird er beispielsweise versuchen, die mögliche Absatzmenge zum Beispiel durch bereits vorliegende Verkaufszahlen ähnlicher Artikel abzuschätzen.

Die vom Hersteller aufgelegte Stückzahl wird nach der obigen Abbildung an der Stelle liegen, an der die Nachfrage genau seiner Angebotsmenge entspricht, d.h. die Stückzahl, bei der die – grüne Nachfragekurve die – rote – Angebotskurve schneidet. Mit dieser geplanten Absatzmenge steht aber auch ein möglicher Marktpreis fest. Ob zu diesem Preis allerdings die geplante Menge abgesetzt werden kann, ist zunächst fraglich.

Um die geplante Nachfrage tatsächlich zu erreichen, versuchen die Hersteller vor allem durch eine entsprechende Werbung mit zusätzlichen Kaufanreizen, wie beispielsweise sogenannte Einmal- oder Sonderserien in einmaliger und streng limitierter Auflage von „x“ Stück, abzusichern.

Eine Vorverlegung des Bestellannahmeschluss möglichst noch vor Beginn der Produktion schafft zusätzliche Sicherung zur Abschätzung des möglichen Risikos.

Liegen nun zu einem neuen Modell noch keine fundierten Absatzinformationen ähnlicher Produkte vor, beispielsweise weil es sich um einen – wie oben beschriebenen – Fantasieartikel handelt, wird eine Produktion erst ab einer bestimmten Mindestbestellmenge begonnen. Damit wird vor allem das Risiko ausgeschlossen, dass bei zu geringer Nachfrage das Modell aus wirtschaftlichen Gründen nicht produziert würde, beispielsweise da die Nachfrage so gering ausfällt, dass durch den Verkaufserlös gerade die Gesamtkosten gedeckt würden.

Die Realität ist natürlich noch viel komplexer. Beispielsweise gilt es bei der Kalkulation auch entsprechende Rabattstaffelungen für kleine, mittlere und große Fachhändler zumeist in Abhängigkeit von deren Umsatzvolumen zu berücksichtigen, sowie eventuelle Fremdkapitalkosten, falls die Produktion (teilweise) zwischenfinanziert werden muss.

Vor diesem zugegebenermaßen teilweise etwas theoretischen Hintergrund, darf es viele Modellbahner nicht verwundern, dass gerade in Zeiten

mangelnder Nachfrage viele Hersteller zunehmend auf Variatenvielfalt in den Neuheitenprospekten setzen. Solange diese nicht Überhand nehmen, bzw. neben zahlreichen Farb- und Beschriftungsvarianten auch „echte“ Neuheiten im Programm befinden ist dagegen sicher nichts einzuwenden, zumal gerade erst durch die verschiedenen Varianten einer früheren Neukonstruktion, die (aufgrund geringerer Fixkosten) mit vergleichsweise geringeren Kosten produziert werden können, dieser Artikel erst in einer späten Phase seines Produktlebenszyklus Gewinn für das Unternehmen abwirft, da natürlich diese Artikel ebenfalls zu vergleichbaren Preisen wie komplett neukonstruierte Artikel angeboten werden.

Nicht selten – wenn nicht sogar in der Regel - fällt die Entscheidung für einen neuen Artikel schon dann, wenn genügend Faktoren dafür sprechen, dass die sich mit der prognostierten Absatzmenge zumindest die Gesamtkosten decken lassen. Voraussetzung dafür ist aber, dass von dieser Baureihe bzw. Bauart in den folgenden Jahren noch zahlreiche für den Modellbahner interessante Variante produziert werden können. Demzufolge müsste eigentlich der Verlauf der Nachfragekurve in der obigen Abbildung sprichwörtlich nach unten korrigiert werden.

So verwundert es auch nicht, dass neue Trends – wie beispielsweise gealterte Modelle (siehe *piccoloExpress* Ausgabe 1) – von den Herstellern dankend aufgenommen werden, bieten doch gerade diese Modelle viele Möglichkeiten für Varianten, die gerade in jüngster Zeit bei vielen Modellbahnern hoch im Kurs stehen. Schade nur, wenn dabei zumeist aus Kostengründen auf kleine Details, wie beispielsweise eine neue Beschriftung verzichtet wird, die neuen Modellvarianten einfach industriell gealtert und als neue Artikelvarianten, wenn auch nicht im offiziellen FLEISCHMANN Programm, angeboten werden.

Ich hoffe dass anhand dieser Ausführungen etwas deutlich geworden ist, welche Meisterleistung die Verantwortlichen bei FLEISCHMANN in den letzten Jahren vollbracht haben, um trotz des allgemeinen Nachfragerückgangs sich derart stark im Markt zu positionieren. Und das als deutsches Traditionsunternehmen, das ausschliesslich in Deutschland produziert!

Dennoch denke ich, dass es an der Zeit ist, neben all den sicherlich erfreulichen, zeitgemäßen und auch notwendigen



Innovationen über eine Trendwende im Hinblick auf den Detaillierungsgrad nachzudenken. Gerade in unserer Spurweite N ist die Detaillierung der heutigen Modelle so filigran, die Lackierung so trennscharf und die Beschriftung im wahrsten Sinne des Wortes so lupenrein, dass hier jede weitere Verbesserung für die Masse der Modellbahner keinen wirklichen Zusatznutzen stiftet. Stattdessen ist eine Weiterentwicklung des Innenlebens auf der Grundlage des aktuellen Standes in jedem Fall zu begrüßen, wie dies beispielsweise mit dem Einsatz neuer Motoren oder der Digitalisierung und der ersten FLEISCHMANN Lok(ganitur) mit „Sound an Bord“ bereits geschehen ist. Dies sind wirkliche Zusatznutzen, die für nahezu alle Modellbahner tatsächlich nachvollziehbar und faszinierend sind.

Ihr **Roland Leopold.** ■



Foto: FLEISCHMANN

## Modelle der Kundenumfrage 2006 / 2007

Ob und welche Modelle tatsächlich im kommenden Modelljahr als Neuheiten erscheinen ist derzeit noch nicht bekannt.

## Suisse Toy 2006

Auf der schweizer Spielwarenmesse "Suisse Toy" wurden dieses Jahr in Zürich am FLEISCHMANN Stand die ersten Vorabmuster zweier bisher noch nicht angekündigter **Formneuheiten** präsentiert:

Ein Doppelstock-Steuerwagen (8153) der Züricher S-Bahn und die dazupassende Lokomotive Re 450 (7753). Mit den bisher schon erhältlichen 2. Klasse und 1./2. Klasse-Doppelstockwagen der Züricher S-Bahn (8154K und 8155K) aus dem FLEISCHMANN <piccolo> Standardsortiment lässt sich damit nun ein kompletter S-Bahn Zug bilden.

Beide Modelle werden noch in diesem Jahr, offiziell allerdings nur in der Schweiz erhältlich sein. Im Laufe des nächsten Modelljahres werden die Modelle dann auch an den deutschen Fachhandel ausgeliefert.

*Die Bilder beider Formneuheiten auf der Titelseite wurden direkt auf der Messe aufgenommen und zeigen die ausgestellten Vorabmuster. Vielen Dank an Ismael Sailer und Dieter Portmann für die Fotos.*

**Roland Leopold.** ■



Foto: FLEISCHMANN

▲ FLEISCHMANN <piccolo> Formneuheiten von der Suisse Toy 2006 ...

... zur idealen Ergänzung der bereits erhältlichen SBB Doppelstockwagen (8154K) und (8155K) ▼



Fotos: FLEISCHMANN





## Die neue Modelle 2007

Auch 2007 wird die Palette an exklusiven FLEISCHMANN <piccolo> Modelle, die ausschliesslich über den BahnShop 1435 der Deutschen Bahn wieder um einige interessante Modelle erweitert. Um welche Modelle es sich dabei im einzelnen handelt, und wie diese die bereits erhältlichen Modelle ergänzen, erfahren Sie in dem folgenden Beitrag.

### Ergänzungswagen zu den Bahn-Shop 1435 Sylt-Express-Waggons!

Unter diesem Motto setzt der BahnShop 1435 die 2006 begonnene Serie der bislang erschienen 3 exklusiven Güterwagen fort.

Neben den bereits 2006 in einer limitierten Auflage von 500 Stück erschienen offenen Güterwagen erscheint nun ein weiterer offener Güterwagen der DB-Bauart Rmso31.

Neben der exklusiven Beladung mit einem hellblauen Opel Rekord sowie einem grauen Wohnanhänger der Firma Wiking unterscheidet sich dieses Modell auch in der Beschriftung von der Basisvariante (8258K) aus dem aktuellen FLEISCHMANN <piccolo> Standardprogramm.

Genau wie die beiden bereits erschienen Modelle trägt auch dieser Wagen die Aufschrift "DB Heimatbahnhof Sylt" und ergänzt damit perfekt die bereits erhältlichen Wagen des Sylt-



Foto: FLEISCHMANN

▲ Basismodell (8258K) aus dem FLEISCHMANN <piccolo> Standard-Programm 2006/2007



▲ (988258K) Offener Güterwagen der DB Bauart Rmso 31 ...



▲ ... mit exklusiver Beladung (Opel Rekord mit Wohnanhänger von Wiking)



◀ "DB Heimatbahnhof Sylt"

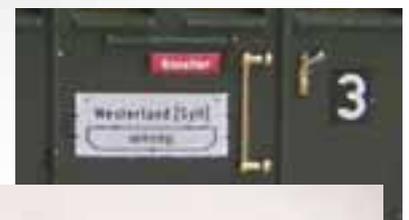
Wie schon die Modelle 2006 ist auch das neue Exklusivmodell im Bahnhof "Sylt" beheimatet.

Express. (Abb. siehe nächste Seite). Wie auch das Basismodell verfügt auch diese Exklusiv-Variante der Epoche IV über eine beidseitige Kulissenmechanik im Wagenboden für echten Kurzkupplungsbetrieb in Verbindung mit der PROFI-Kupplung (9545).

Ergänzt wird der Sylt-Express 2007 weiterhin durch 2 Personenwagen der DB.

Bei dem ersten Personenwagen handelt es um einen 3-achsigen Abteilwagen 3.Klasse der DB-Bauart C3 der Epoche III. Im Vergleich

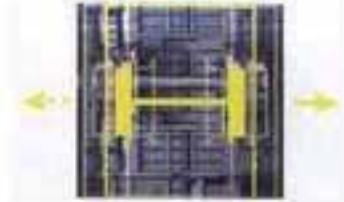
zum Basismodell in 2.Klasse Ausführung (8792K) der DB Bauart B3 aus dem aktuellen Standardsortiment wurden aber auch zahlreiche Details der Beschriftung überarbeitet. Passend zu den anderen Wagen des Sylt-Express ist auch dieser Wagen im DB Bahnhof "Sylt" beheimatet und trägt eine entsprechende Reisezielbeschriftung. ▶



▲ (998792K) 3-achsiger Abteilwagen 3.Klasse

Damit auch enge Gleisradien problemlos durchfahren werden können, ist bei diesem Modell - wie auch beim Basismodell aus dem aus dem FLEISCHMANN «piccolo» Standardsortiment (8792K) – die mittlere Achse seitenverschiebbar.

Abb.: FLEISCHMANN



Aber auch in der Vitrine besticht das Modell durch eine originalgetreue Inneneinrichtung, eingesetzte Fenster sowie seine ausserordentlich Detaillierung sowie die absolut lupenreine Bedruckung.

Wie auch die Standardvariate (siehe Abb. unten) verfügt auch dieses Exklusivmodell bereits über eine beidseitige Kulissenmechanik im Wagenboden und ist für den Einbau einer entsprechenden Innenbeleuchtung (9949) vorbereitet.

Foto: FLEISCHMANN



▲ Standardmodell (8792K)



▲ (998661K) 2-achsiger Personenwagen 2./3.Klasse - Bauart Ci.



Wie das Basismodell verfügt auch dieser Wagen bereits über eine beidseitige Kulissenmechanik im Wagenboden für einen vorbildgetreuen Kurzkupplungsbetrieb in Verbindung mit der PROFIKupplung (9545). Zusätzlich ist das Modell bereits für die Nachrüstung einer Innenbeleuchtung (9455) vorbereitet.

Auch diese beiden limitierten Modelle wurden exklusiv für den BahnShop 1435 jeweils nur in einer Auflage von 500 Stück produziert.

In Anbetracht der vergleichsweise geringen Auflage der einzelnen Modelle aus der "Sylt-Express" Serie sowie der Kombinationsmöglichkeit mit den bereits im Vorjahr erschienen Modellen scheint eine Wertsteigerung dieser Modelle in den nächsten Jahren sehr wahrscheinlich.

Roland Leipold. ■

Foto: FLEISCHMANN



▲ Standardmodell (8661K)

Bei dem zweiten Personenwagen (998661K) mit 2./3. Klasse Abteilen der Bauart Bi handelt es sich ebenfalls um eine Beschriftungsvariate des Basismodells (8661K) aus dem Standardsortiment.

Auch dieses Exklusivmodell besticht neben zahlreichen Details, wie beispielsweise eine vorbildgetreue Inneneinrichtung sowie eingesetzte und teilweise geöffnete Fenster, vor allem durch seine originalgetreue und lupenreine Bedruckung die in allen Einzelheiten dem ehemals im Bahnhof "Sylt" stationierten Vorbild der Epoche III entspricht.



## Info: Alle "Sylt Express" BahnShop-Modelle im Überblick

Für alle Interessierten und Sammler hier nochmals alle bisher im BahnShop 1435 erschienenen Modelle des "Sylt-Express" im Überblick:

Best-Nr.:	FLM-Nr.:	Beschreibung:	Auflage:	Jahr:
61596	998314K	Gedeckter Güterwagen "Sylt"	500	2006
61586	998257K	Offener Güterwagen "Sylt" mit 2 Autos	500	2006
61576	998258K	Offener Güterwagen "Sylt" mit 2 Autos	500	2006
61947	988258K	Offener Güterwagen "Sylt" mit Wohnwagen-Gespann	500	2007
61957	998762K	3-achsiger Personenwagen "Sylt" 3.Klasse	500	2007
61967	998661K	2-achsiger Personenwagen "Sylt" 2.Klasse	500	2007



▲ (998257K) Offene Güterwagen ▲ (998258K) .. und der gedeckte Güterwagen ▲ (998314K)

BahnShop 1435 Exklusiv-Modelle des "Sylt-Express" von 2006

## Österreichische Exportmodelle 2006

Wie bereits auf der Spielwarenmesse 2006 angekündigt, erscheinen in diesem Jahr die folgende neuen österreichischen Exportmodelle. Alle 3 Modelle sind Beschriftungsvarianten der entsprechenden Modelle (8660K, 8661K und 8663K) aus dem FLEISCHMANN <piccolo> Standard-sortiment.

Im Vergleich zu den bereits 1998 exklusiv für Österreich produzierten Wagen (918060A, 918061A und 918063A) wurde neben der Artikelnummer – dem Vorbild entsprechend – aber auch die Wagennummer geändert.



▲ (938660K A)

▲ (938660K A)

▲ (938660K A)

Bei dem ersten Modell (938660K A) handelt es sich um einen 2-achsigen Gepäckwagen der Bauart Dih in typischer dunkelgrüner ÖBB Lackierung der Epoche III.

Auch die beiden anderen Modelle (938661K A), ein 2-achsiger ÖBB-Personenwagen 1.Klasse der Bauart Aiph sowie (938663K A) ein 2-achsiger ÖBB Personenwagen der Bauart ABih sind in diesem für die Epoche III typischen Farbton lackiert. Die Beschriftung und Detaillierung aller drei Wagen entspricht dem bereits mehrfach prämierten FLEISCHMANN Standard. *Roland Leipold.*



▲ (938660K A) 2-achsiger Gepäckwagen - Bauart Dih



Fotos: FLEISCHMANN

▲ (938661K A) 2-achsiger Personenwagen 1.Klasse – Bauart Aiph



▲ (938663K A) 2-achsiger Personenwagen 1./2.Klasse - Bauart ABih.

## Niederländische Exportmodelle im Standardprogramm 2007

Eine echte Überraschung bot sich dem aufmerksamen Leser und Sammler beim Studium des neuen FLEISCHMANN <piccolo> Kataloges 2006/07.

Mit den beiden – auf Seite 89 abgebildeten – niederländischen IC/EC Schnellzugwagen der 1.Klasse (828645K [oben]) und 2.Klasse

(828646K [unten]) der ex-Bauart Bm 325 der NS sind ab diesem Jahr zwei ehemalige niederländische Exportmodelle offiziell auch im Standardsortiment erhältlich.

Beide Modelle werden unter der gleichen Artikelnummer wie die 2002 exklusiv nur in den Niederlanden erhältlichen Modelle ausgeliefert. Auch die Wagennummer der beiden Modelle entspricht der Exportvariate von 2002.

828645K NL: 50 84 12-37 024-1  
828646K NL: 50 84 22-37 950-5

Dem Vorbild entsprechend besitzen beide Wagen 2 Eindeinstiege und sind, der Epoche V entsprechend, in der typischen blau-gelben IC/EC Farbgebung der NS lackiert. Neben der hervorragenden Detaillierung und Beschriftung verfügen beide Modelle bereits über eine beidseitige Kulissenmechanik im Wagenboden und sind für den nachträglichen Einbau der entsprechenden Innenbeleuchtung (9447) vorbereitet.

*Roland Leipold.*



Fotos: FLEISCHMANN



## Die FLEISCHMANN <piccolo> Herbstneuheit 2006

Auch die TOP-Neuheit des Modelljahres 2006 im FLEISCHMANN <piccolo> Programm – eine Ellok der Baureihe E19.0 in blauer AEG-Ausführung der Epoche III – wird aller Voraussicht nach, wie bereits im Neuheitenprospekt 2006 angekündigt, im November zur Auslieferung kommen. Als kleiner Vorgeschmack wurden bereits Ende Oktober die ersten Bilder

des Handmusters veröffentlicht, die bereits die äusserst filigrane Detaillierung des Modells erkennen lassen.

Bei dem vorbildgetreu lackierten Modell der DB in der AEG-Version mit der Betriebsnummer E1901 handelt es sich um eine komplette Neukonstruktion. In gewohnter FLEISCHMANN Qualität ▶

Foto: FLEISCHMANN



▲ Highlight im neuen FLEISCHMANN <piccolo> Programm – die E19 01 in blauer AEG Ausführung (7319) ...

besitzt das Modell neben den eingesetzten Fenstern auch eine originalgetreue Führerstandsinneneinrichtung.

Die funktionsfähigen federnden Dachstromabnehmer mit Einfachschleifstück ermöglichen wahlweise die Stromaufnahme über die Oberleitung bzw. die Schiene. Der mit einer Schwungmasse ausgestattete Motor bezieht den Strom über alle Achsen und treibt 4

der insgesamt 12 Räder an, von denen 2 zur Erhöhung der Zugkraft mit Haftreifen ausgestattet sind.

Weiterhin verfügt das Modell über eine warmweiße Dreilicht-LED-Spitzenbeleuchtung, die entsprechend der jeweiligen Fahrtrichtung wechselt.

Für die spätere Digitalisierung ist das Modell bereits mit einer Digital-Schnittstelle nach NEM 651 ausgestattet.

Für echten Kurzkupplungsbetrieb in Verbindung mit der PROFI-Kupplung (9545) besitzt das Modell bereits

beidseitig eine Kulissenmechanik. Die Kupplungsaufnahme nach NEM 355 garantiert dabei einen einfachen Austausch der im Lieferumfang enthaltenen Standardkupplungen.

Auch im Gesamtbild gibt das Modell alle Proportionen des Originals maßstäblich exakt wieder. Dabei unterstreichen zahlreiche Details, wie beispielsweise die durchbrochenen Vorlauf-Speichenräder, sowie die vorbildgetreue und absolut lupenreine Bedruckung des Modells den hervorragenden Gesamteindruck.

Ein echter Blickfang eben, der eigentlich auf keiner Anlage bzw. Vitrine fehlen darf.

Foto: FLEISCHMANN

Roland Leipold. ■



**Handmuster**

... überzeugt vor allem durch die filigrane Detaillierung und Beschriftung

## FLEISCHMANN stellt vor:



„90 Jahre MITROPA der P. St. E. V.“ (Preußische Staats-

### 8. Neuheitenaktion Oktober 2006

Im Rahmen der 8. Neuheitenauslieferung wurden ab Ende Oktober die folgenden neuen Modelle an den Fachhandel ausgeliefert.

#### Einmalserie 2006

Die bereits ab Ende September in der Spurweite H0 erhältliche Sonderserie „90 Jahre MITROPA“ ist nun auch in der Spurweite N erhältlich.

Wie die H0 Sonderserie besteht auch die 2. limitierte Sonderserie 2006 (7913) in Länderbahnfarbgebung aus einer Dampf-Tenderlok (867913) der preussischen Baureihe T18, einem Gepäckwagen (868870K) und 2 Schnellzug-Schlafwagen (868871K und 868873K) sowie einem Schnellzug-Speisewagen (868872K). Sowohl die Tenderlok wie auch die 4 MITROPA Wagen des Sets, die natürlich auch einzeln erhältlich sind, werden in dieser Länderbahnlackierung nur 2006 in einer limitierten Auflage produziert.



Foto: FLEISCHMANN

▲ Die Dampf-Tenderlok der preussischen Baureihe T18 ist einzeln auch in der analogen (867913) bzw. digitalen Variante (887913) erhältlich

Bei der preussischen Tenderlok der Baureihe T18 handelt es sich um eine Form- und Beschriftungsvariante mit Runddach und einem Kohlenkasten ohne Aufsatz. Weiterhin unterscheidet sich diese Variante durch die Länderbahn Lackierung der frühen Epoche II von dem Standardmodell. Neben der auch im Set (7913) enthaltenen analogen Variante (867913), ist auch eine digitale Variante (887913) dieser Lok – allerdings nur einzeln – erhältlich.

In der digitalen Ausführung ist die Tenderlok bereits mit einem lastgeregelten DCC-Decoder ausgestattet, über den auch die fahrtrichtungsabhängige, beidseitige konstante 2-Licht-Spitzenbeleuchtung ein- und ausgeschaltet werden kann. Optisch und technisch entspricht das Modell exakt der analogen Variante. Wie auch beim Basismodell (7075) aus dem Standardprogramm erfolgt der Antrieb über alle 6 Triebräder, von denen 2 mit Haftrei-

Foto: FLEISCHMANN



▲ (868874) 6-achsiger MITROPA Schnellzug-Schlafwagen der Bauart WL6ü - nur einzeln erhältlich



Foto: FLEISCHMANN

**Eisenbahn-Verwaltung), (frühe) Epoche II**

fen ausgestattet sind. Zahlreiche Details, wie die bewegliche Heusinger-Steuerung oder die Bremsklötze zwischen den Rädern, sowie die absolut vorbildgetreue Beschriftung und Lackierung runden den positiven Gesamteindruck dieses Modells ab.

Bei dem 4-achsigen Schnellzug-Gepäckwagen (868870K) der P.St.E.V. (Preussische Staats-Eisenbahn Verwaltung) der Bauart PPü handelt es sich um eine Farb- und Beschriftungsvariante in Länderbahnfarben der P.St.E.V. Wie auch das Standardmodell (8080K) besitzt auch das limitierte Modell 4 bewegliche Schiebetüren.

Auch bei dem 4-achsigen Schnellzug-Schlafwagen (868871K) der Bauart WL4ü handelt es sich – im Vergleich zum Standardmodell (8078K) - um eine Farb- und MITROPA Beschriftungsvariante in Länderbahnlackierung der frühen Epoche II.

Der 6-achsige Schnellzug-Speisewagen (868872K) der preussischen Bauart WR6ü ist dagegen mit den beiden 3-achsigen Fahrgestellen eine echte Formvariate des Basismodells (8081K) und wird in dieser MITROPA Beschriftung nur im Rahmen der Einmalserie 2006 produziert.

Das letzte Modell dieses Sets ist ein weiterer Schlafwagen (868873K) in typischer Länderbahn-Lackierung der frühen Epoche II. Als Formvariante mit zwei 3-achsigen Fahrgestellen verfügt dieses Modell der preussischen Bauart WL6ü der MITROPA zusätzlich noch über 2 Zugschlussstafeln.

Alle Modelle des Sets sind bereits mit PROFI-Kupplungen für echten Kurzkupplungsbetrieb ausgestattet. Zusätzlich liegen dem Set aber 4 Standardtauschkupplungen bei. Zusätzlich besitzen alle Wagen bereits eine beidseitige Kulissenmechanik und sind für die Nachrüstung einer Innenbeleuchtung vorbereitet.

Zur idealen Ergänzung dieses Zugsets ist noch ein weiterer 6-achsiger MITROPA Schnellzug-Schlafwagen (868874K) - allerdings nur einzeln - erhältlich. Im Gegensatz zum bauartgleichen Modell des Sets (868873K) besitzt dieses Modell der preussischen Baureihe WL6ü allerdings keine Zugschlussstafeln trägt eine andere Wagennummer.

**Personenwagen**

Um eine echte Neukonstruktion handelt es sich bei dem Schlafwagen mit 1. und 2.Klasse Abteilen (8647K) in typischer Epoche III Ausführung. Das vorbildgetreu lackierte und beschriftete Modell der Bauart WLAB 4üm der DB besitzt neben einer vorbildgetreuen Inneneinrichtung und eingesetzten Scheiben auch eine beidseitige Kulissenmechanik für echten Kurzkupplungsbetrieb. Zusätzlich ist das Modell bereits für den Einbau einer Innenbeleuchtung (9447) vorbereitet.

**Güterwagen**

Auch bei den Güterwagen sind ab Ende Oktober zwei neue Modelle im Fachhandel erhältlich.

**“90 Jahre MITROPA”**

Ein interessantes Set, nicht nur für alle Epoche II N-Bahner, dass neben der typischen Länderbahn-Lackierung auch zahlreiche Details, wie die neuen 3-achsigen Fahrgestelle bietet. Da es sich dabei um eine limitierte Version handelt, gilt auch hier: “Nur solange der Vorrat reicht.”

Mit dem offenen 2-achsigen Güterwagen (8727K) der Bauart Rmrso ohne Bremserbühne ist nun auch eine Beschriftungsvariante als DR-Version in typisch brauner Epoche III Lackierung des DB-Modells (8258K) erhältlich.

Ebenfalls neu ausgeliefert wurde das Modell eines offenen Güterwagens der DB – Bauart O10 – mit Bremserhaus. Auch bei diesem Epoche III Modell handelt es sich um eine Beschriftungsvariante des bereits erhältlichen DRG-Modells (8209).

Beide Modelle sind mit einer beidseitigen Kulissenmechanik im Wagenboden ausgestattet, die im Verbindung mit der PROFI-Kupplung (9545) einen echten Kurzkupplungsbetrieb dieser Wagen ermöglicht. **RL** ■



▲ (8727K) Offener Güterwagen der DR – Bauart Rmrso – ohne Bremserbühne



Fotos: FLEISCHMANN

▲ (8909K) Offener Güterwagen der DB – Bauart O 10 mit Bremserhaus



Foto: FLEISCHMANN

▲ (8647K) Schlafwagen mit 1./2.Klasse Abteilen der DB

## 9. Neuheitenaktion November 2006

Im Rahmen der 9. Neuheitenauslieferung wurden ab Ende November (KW 48) die folgenden FLEISCHMANN <piccolo> Modelle an den Fachhandel ausgeliefert.

Von vielen Modellbahnern bereits sehnsüchtig erwartet ist nun wie bereits vor einem Monat angekündigt die Ellok der Baureihe E 19.0 in der blau lackierten AEG-Version erhältlich.

Wie bereits auf den Fotos des ersten Handmusters erkennbar, zeichnet sich das Modell (7913) optisch vor allem durch seine filigrane Detaillierung sowie die trennscharfe und absolut lupenreine Bedruckung aus. Zahlreiche Details des Originals mit der Betriebsnummer E19 01 wurden auch im Modell exakt wiedergegeben, wie beispielsweise die durchbrochenen Vorlauf-Speichenräder.

Aber auch in technischer Hinsicht besticht das Modell durch zahlreiche Highlights, wie beispielsweise die fahrtrichtungsabhängig wechselnde, beidseitige warmweiße 3-Licht LED Spitzenbeleuchtung oder die voll funktionsfähigen Stromabnehmer mit originalgetreuem Einfachscheifstück, die eine Stromaufnahme wahlweise über die Oberleitung bzw. die Schiene ermöglichen.

Zusätzlich ist das Modell bereits mit einer digitalen Schnittstelle nach NEM 651 zum nachträglichen Einbau eines Digitaldecoders sowie einer beidseitigen Kulissenmechanik ausgestattet. Letztere erlaubt nach Umrüstung der im Lieferumfang enthaltenen Standardkupplungen (9525) auf die PROFI-Kupplung (9545) einen echten Kurzkupplungsbetrieb wie beim Vorbild.

Angetrieben wird das Modell durch einen Motor mit Schwungmasse, der seine Kraft gleichmässig auf 4 Räder verteilt, von denen 2 Räder zur Erhöhung der Zugkraft mit Haftreifen ausgestattet sind.

Um Probleme beim Einbau von Fremddecodern zu vermeiden sollte im Zweifelsfall der entsprechenden FLEISCHMANN DCC-Decoder (6858) verwendet werden.



▲ (7319) Details der FLEISCHMANN <piccolo> Ellok – Baureihe E 19.0

## Güterwagen

Ebenfalls neu ausgeliefert wurde der Container- und Wechselbehälter-Tragwagen nach dem SBB-Vorbild der Bauart Sgns. Das 4-achsige Modell (8252K) ist mit zwei abnehmbaren Containern der Firma "Cargo Domino" beladen und dem SBB-Vorbild der Epo-

che V entsprechend vorbildgetreu lackiert und beschriftet. Auch dieses Modell ist bereits durch die beidseitige Kulissenmechanik für den originalgetreuen Kurzkupplungsbetrieb vorbereitet.

Alles in allem stehen damit von den angekündigten Neuheiten für 2006 nur noch zwei Modelle (8242 bzw. 868250) aus.

Roland Leipold. ■



▲ (8252) SBB-Containertagwagen – Bauart Sgns mit neuen Containern der Firma "Cargo Domino" in weisser SBB-Lackierung



▲ Für viele die FLEISCHMANN <piccolo> Top-Neuheit 2006 – die Ellok E19.0

## Highlights & Raritäten bei Online Auktionen

Auch wenn mittlerweile der Online-Markt zunehmend von professionellen Verkäufern dominiert wird, die auch auf diesem Weg vor allem Neuware aus dem aktuellen Sortiment anbieten, wurden gerade in den Monaten November und Dezember neben den traditionellen Sammlerbörsen auch bei Online-Auktionen immer wieder einige echte Raritäten angeboten.

Der folgende Bericht stellt Ihnen nun einige dieser Highlights etwas genauer vor.



### November 2006

Mit der kompletten 8-teiligen ICE-Zuganitur in "Amtrak" Lackierung (93 7440) wurde im November ein echtes Highlight aus dem Jahre 1993 versteigert.

Alle darin enthaltenen Modelle ergeben den kompletten Amtrak-ICE nach amerikanischem Vorbild, samt Speise- und Personenwagen 1. und 2. Klasse mit einer Gesamtlänge von ca. 1,3 m.

Wie auch beim Vorbild unterscheidet sich diese amerikanische Variante von der deutschen ICE-Variante äusserlich vor allem durch die roten Stromabnehmer sowie den Schriftzug "Amtrak" an den Front und Seiten beider Triebköpfe.

Auch die Wagen dieser auf 2000 Stück limitierten Sonderserie tragen den "Amtrak" Schriftzug auf beiden Seiten.

Technisch entspricht der Inhalt dieses Sets der im FLEISCHMANN <piccolo> Standardsortiment angebotenen deutschen ICE-1 Variante (7440).

Die Stromaufnahme erfolgt wahlweise über die Oberleitung und Schiene und die weisse 3-Licht Spitzen- bzw. rote 2-Licht Zugschlussbeleuchtung wechselt automatisch mit der Fahrtrichtung des Zuges.

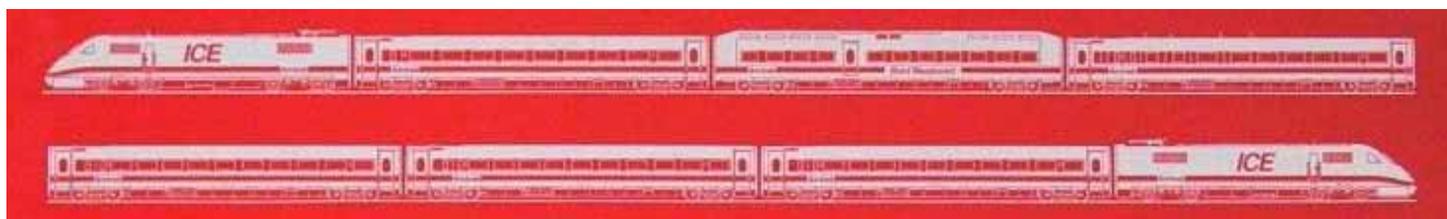
Die deutschen Firmen Siemens und AEG wollen mit der Unterstützung der Deutschen Bahnen in den USA für den Hochgeschwindigkeitsverkehr landesweit werben. Hintergrund dessen sind amerikanische Überlegungen, in den Vereinigten Staaten schnelle und attraktive Bahnverbindungen aufzubauen. So will Amtrak 1994 für den sogenannten Metro-liner-Service zwischen New York und Washington D.C. 26 neue Züge bestellen.

Deshalb wurde eine 8-teilige ICE-Einheit in Deutschland entsprechend umgerüstet und beschriftet. Vom 4. Oktober bis zum 17. Dezember 1993 ersetzte der ICE von Montag bis Freitag zwischen Washington und New York in jeder Richtung einen Metroliner-Kurs der Amtrak. Das amerikanische Publikum war vor allem vom Design und vom Komfort beeindruckt. Äußerlich erkennt man den Amtrak-ICE am anderen (roten) Stromabnehmer und den Schriftzügen "Amtrak" an Front und Seiten.

Diesem besonderen Erscheinungsbild hat auch FLEISCHMANN Rechnung getragen und liefert eine einmalige Sonderserie des kompletten 8-teiligen Zuges von weltweit 2000 Stück mit eben diesen Merkmalen aus.

Die enthaltenen Wagen entsprechen den Modellen 7442K, 7443K, 7444K, 7445K, 7446K und 7447K aus dem aktuellen Sortiment, allerdings in abweichender (Amtrak) Lackierung.

Bei dem angebotenen Set handelte es sich – wie auch auf den Bildern zu erkennen – um ein ladenneues und nach Angaben des Verkäufers unbespieltes Exemplar in hervorragendem Zustand. ▶





▲ (998602) Exklusivmodell aus dem Bahnshop 1435 – IC/EC Großraumwagen 1.Klasse in aktueller Fernverkehrslackierung

Eine weitere Rarität, die im November versteigert wurde, war ein Exklusivmodell aus dem BahnShop 1435 (998602K) eines IC/EC Großraumwagens 1.Klasse in der aktuellen DB-Fernverkehrslackierung der Epoche V. Das aus dem Jahr 2002 stammende Modell wurde in einer Auflage von 1.500 Stück exklusiv für den BahnShop 1435 produziert und ergänzt ideal die bereits erhältlichen FLEISCHMANN <piccolo> Modelle (861X) in entsprechender Lackierung.

Ebenfalls sehr selten zu finden ist das Modell eines 4-achsigen Selbstentladewagens der Bauart Talbot in vorbildgetreuer ÖBB-Lackierung.

Das Modell (8525A1) war in dieser Ausführung – basierend auf dem Standardmodell (8525) ein echtes Exportmodell, das von FLEISCHMANN ausschliesslich an österreichische Händler ausgeliefert wurde, und daher in Deutschland selbst auf Modellbahnbörsen nur sehr selten zu finden ist.



▲ (8525A1) ÖBB-Exportmodell  
4-achsiger Selbstentladewagen  
Bauart Talbot der ÖBB

## Dezember 2006

Eines der zahlreichen Highlights, die im Dezember bei Online Auktionen versteigert wurden, ist sicherlich das FLEISCHMANN <piccolo> Startset aus dem Jahr 1987 – anlässlich des 100-jährigen Firmenjubiläums.



Auch wenn der Inhalt auf den ersten Blick etwas unspektakulär anmutet, ist dieses Set, vor allem in diesem neuwertigen Zustand, heute praktisch kaum noch erhältlich.

Die im Set enthaltene Diesellok ist in dieser Variante der Baureihe V100 (mit



der Betriebsnummer 2075) ist bereits seit einigen Jahren nicht mehr erhältlich und wurde in neuen Startsets in der Variante der Baureihe 212 (mit Querkühlkippen) in verschiedenen Lackierungen abgelöst.

Auch der im Set enthaltene Kühlwagen war mit dieser Bedruckung (FLEISCHMANN 1887 (100 Jahre) 1987 nur in diesem Set enthalten. Der 2-achsige Auto-transportwagen (8224) ist zwar nicht mehr Bestandteil der Jahres-Startsets, zählt aber auch noch zum aktuellen Programm. Auch wenn der restliche Inhalt des Sets weitgehend dem aktuellen Zubehör der Jahres-Startsets entspricht,

dürfte es nicht leicht sein, dieses fast 20 Jahre alte Startset, v.a. in diesem Zustand zu erwerben. Eine echte Rarität für alle Sammler.

Die hier exemplarisch vorgestellten Artikel stellen allerdings nur einen Bruchteil der mittlerweile seltenen Modelle dar, die gerade in diesen Monaten bei Online-Auktionen angeboten werden.

Welche besondere Schnäppchen in den nächsten Monaten versteigert wurden, erfahren Sie in der nächsten Ausgabe.

Roland Leipold. ■



▲ Diesellok der Baureihe V100 mit der Betr.-Nr 2075

◀ Gut zu erkennen sind die typischen Längskühlrippen der V100



▲ (9375) Das Mega Startset des Jahres 1980 – bestehend aus einer Ellok der Baureihe 103 in beige-roter IC-Lackierung ... sowie

# FLEISCHMANN

NEUHEITEN '80 · NEW ITEMS '80 · NOUVEAUTÉS '80

Eines der Highlights der FLEISCHMANN <piccolo> Neuheiten auf der Spielwarenmesse 1980 in Nürnberg war zweifellos die Tenderlokomotive der Baureihe 78(0-5) in DB Ausführung. Neben einer weiteren internationalen Ellokomotive lag der Schwerpunkt der Neuheiten in diesem Jahr aber eindeutig auf der Erweiterung des Personen- und Güterwagensortiments.

Mehr über alle Neuerscheinungen der Jahre 1980 und 1981 erfahren Sie in dem folgenden Bericht.

Die Dampftenderlokomotive (7078) mit der Achsfolge 2'C 2' der Baureihe 78(0-5) in DB-Ausführung war eine komplette Neuentwicklung, das vor allem wieder durch eine aussergewöhnliche Detaillierung sowie die absolut vorbildgerechte und der Epoche III entsprechende Beschriftung überzeugen konnte. Gerade durch die filigrane Nachbildung zahlreicher Details, wie beispielsweise der beweglichen Heusinger-Steuerung, erwies sich FLEISCHMANN schon damals auch im N-Spur als echter Dampflokspezialist. Kein Wunder also, dass sich auch dieses Modell als echter Klassiker erweist, das auch noch 25 Jahre nach Erscheinen dieses ersten Modells auch heute noch, allerdings in einer technisch überarbeiteten Version (7079), im FLEISCHMANN <piccolo> Standardsortiment erhältlich ist, ganz abgesehen von den zahlreichen zwischenzeitlich im normalen



Programm sowie im Rahmen von limitierten Sonderserien erschienenen Varianten.

Mit der Intercity Ellokomotive (7363) der Baureihe 1600 der niederländischen Staatsbahn (NS) war ab 1980 nun auch eine

moderne niederländische B'B' Ellokomotive in aktueller gelb-grauer Lackierung der Epoche V erhältlich. Wie auch die heute noch erhältliche Variante dieses Modells (7362) erfolgte die Stromaufnahme wahlweise entweder über die federnden Dachstromabnehmer oder über die

START-SET). Die großartige Geschenk-Packung mit den enorm vielen Extras, unter anderem: großer "MSF"-Transformator, alle IC-Wagen mit Innen-Beleuchtung, ef. magnet. Stellpult und enorm langes Überhol-Gleis mit Entkopplung-Schiene. Inhalt: IC-TEE Ellok BR 103, je 1 IC-TEE-Großraum- und Speisewagen sowie 2-Abteilwagen 1. Klasse (Beleuchtung), 1 großer "MSF"-Transformator 6755 mit Bahn- und Lichtstrom-Anschluß, dazu die großartige Gleisanlage: 11 x 9100, 1 x 9101, 1 x 9114, 8 x 9123 (en), 1 Paar 9143 sowie ein Stellpult 8627, ferner Aufgleis-Gerät 9480 sowie ein Gleisplanheft 9940.

Quelle: FLEISCHMANN Neuheiten 1980



... sowie 4 bereits beleuchteten IC-Wagen in entsprechender IC-Lackierung, Trafo, umfangreichem Gleismaterial und Zubehör (9375) ▲

Schiene. Zudem verfügte das Modell über eine automatisch mit der Fahrtrichtung wechselnde 3-Licht-Spitzenbeleuchtung sowie beidseitig automatische Kupplungen, besitzt aber im Vergleich zum heute erhältlichen Modell noch die kleinen Signalhörner (ohne Abdeckung). Im Hinblick auf Lackierung und Beschriftung entspricht das Modell ebenfalls weitgehend der heutigen Variante. Neben einigen Details wurde auch die ursprüngliche Betriebsnummer (1601) mehrfach geändert.

grossen Trafo (6755) dem Weichenschaltpult (6927) sowie den bereits elektrifizierten Bogenweichen konnte damit sofort und ohne weiteres Zubehör mit dem enthaltenen Gleismaterial eine Anlage in Form eines Ovals mit langem Überholgleis und Entkopplungsschiene aufgebaut werden.

Ebenfalls neu erschien in diesem Jahr ein weiteres Güterzug-Startset (9360), das hinsichtlich des Inhalts wohl als erstes Jahresset bezeichnet werden kann.

Der Güterzug dieses Startsets bestand aus einer Diesellok der Baureihe 212 sowie einem 2-achsigen gedeckten Güterwagen mit zwei beweglichen Schiebetüren, einem 2-achsigen offenen Hochbordwagen sowie einem 2-achsigen Containertragwagen, der mit einem Container der Firma "COCA-COLA" beladen war. Weiterhin enthielt dieses Set den kleinen Trafo (6735), ein Paar Handweichen und Gleise zum Aufbau eines Ovals mit kurzem Überholgleis mit Entkopplungsgleis sowie erst-mals auch einen Bahnübergang (9499).

Beide Startsets enthielten natürlich alle zum Betrieb notwendigen Anschlüsse und Kabel, sowie ein Aufgleisgerät (9480) und ein Gleisplanheft (9940).

## Startsets

Ein echtes Highlight war zudem auch das erste "Mega"-Start (9375) bestehend aus einer kompletten IC-Zugganitur der DB in damals aktueller rot-beiger IC-TEE Lackierung mit einer Ellok der Baureihe 103 sowie einem IC-Großraumwagen, einem IC-Speisewagen und zwei IC-Abteilwagen 1. bzw. 2.Klasse von denen der 1. Klasse Wagen (8169) mit einer Zugschlussbeleuchtung ausgestattet war. Im Gegensatz zu den im Standardprogramm erhältlichen Modellen waren alle Wagen dieser Startpackung bereits mit einer Innenbeleuchtung ausgestattet. Zusammen mit dem enthaltenen



▲ (9360) Das zweite neue Startset 1980, bestehend aus einer Diesellok der Baureihe 212 sowie 3 Güterwagen, Trafo und Gleismaterial

**Personenwagen**

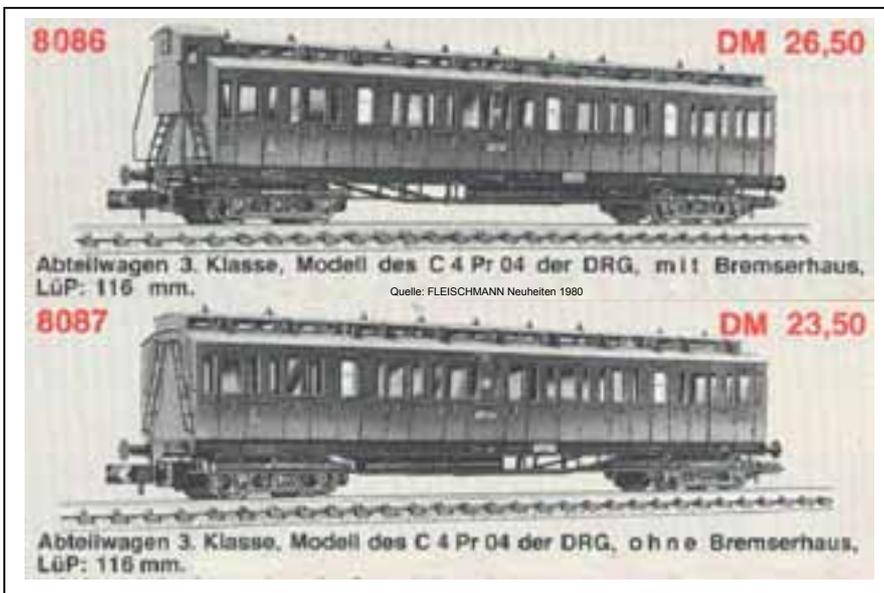
Zuwachs gab es in diesem Jahr vor allem bei den Personenwagen.

Für alle Freunde der französischen Bahngesellschaft SNCF wurden 1980 erstmals drei 2-achsige Personenwagen (8693 / 8694) der Bauart C(6)tf mit bzw. ohne Brennerhaus, sowie der passende 3-achsige Gepäckwagen (8695) der SNCF Bauart Dp mit 2 beweglichen Schiebetüren präsentiert. Alle Wagen sind in dem für die Epoche III typischen Grün lackiert und vorbildgetreu beschriftet. Für einen problemlosen Betrieb – auch bei engen Gleisradien – ist die mittlere Achse dieser Modelle seitlich verschiebbar.

Bei den moderenen 4-achsigen Personenwagen wurde die Palette um zwei weitere DB-Modelle (8161 / 8165) ergänzt, einen 1. Klasse Fernschnellzugreisewagen der Bauart Avmz(207), sowie ein Modell des WRbumz(139), ein Fernschnellzug-Speisewagen der Bauart "QUICK-PICK" mit federendem Einholm-Dachstromabnehmer. Beide Modelle sind in der damals aktuellen rot-beigen TEE/IC Farbgebung lackiert und vorbildgetreu beschriftet.

Ebenfalls neu im Programm ist das Modell eines 2.Klasse "Intercity" IC-Schnellzugwagens der DB – Bauart Bm(235) in ozeanblau-beiger Lackierung mit elektronischer Zugschlussbeleuchtung.

Mit dem 4-achsigen Modell (8155) eines modernen Intercitywagens 2.Klasse der niederländischen "Plan W" Serie



in damals aktueller NS-Lackierung und vorbildgetreuer Beschriftung wurde das Sortiment um ein weiteres europäisches Modell erweitert.

Für alle Freunde der Epoche II gab es in diesem Jahr noch eine besondere Überraschung.

Erstmals präsentierte FLEISCHMANN zwei 4-achsige Abteilwagen 3.Klasse der DRG (8086 bzw. 8087) der Bauart C4Pr04 in zwei verschiedenen Ausführungen, mit bzw. ohne Bremserhaus.

Neben den zahlreichen Details dieser Modelle konnten diese vor allem durch Ihre absolut lupenreine Bedruckung überzeugen. Kein Wunder, dass diese auch heute noch – allerdings technisch leicht überarbeitet und mit einer Kulissenmechanik im Wagenboden ausgestattet als Epoche III DB-Varinate immer noch im Sortiment erhältlich sind.



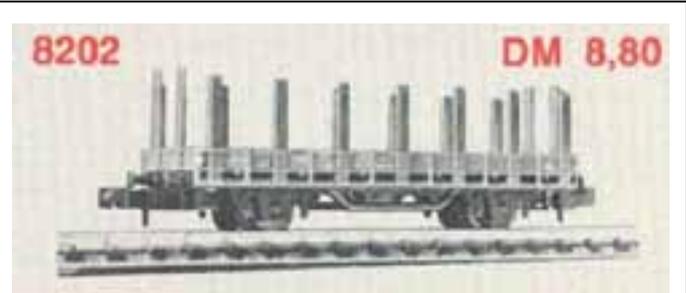
## Güterwagen

Bei den Güterwagen präsentierte FLEISCHMANN in diesem Jahr insgesamt 4 neue Artikel, wobei es sich dabei genau genommen eigentlich um 3 neue Modelle und eine Beladungsvariante handelte.

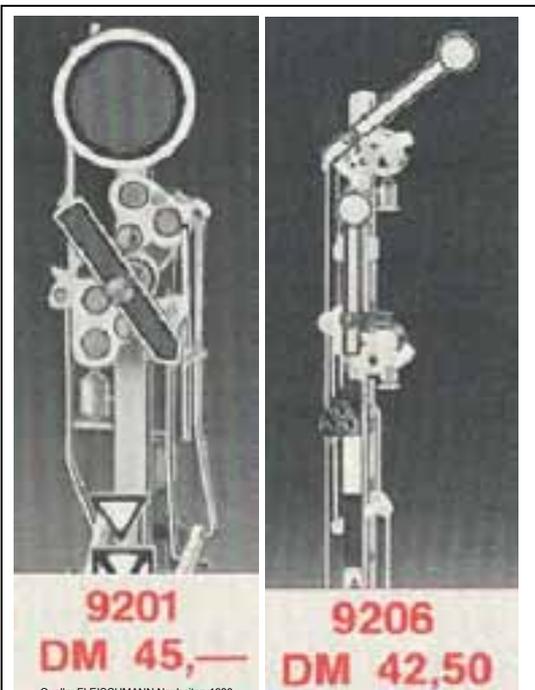
Im einzelnen war dies zunächst ein 2-achsiger Rungenwagen (8208) der Bauart Klm(441) in typischer brauner DB-Lackierung und Beschriftung der Epoche III.

Weiterhin war ab diesem Jahr auch ein gedeckter Güterwagen (8350) der DRG – Bauart G10 mit zwei beweglichen Schiebetüren ebenfalls in originalgetreuer brauner Lackierung erhältlich.

Ein echter Renner waren seitdem auch die 1980 erstmals präsentierte 2-achsigen DB Doppelstock-Autotransportwagen, die in zwei Beladungsvarianten erschienen. ("8224" unbeladen und "8225" mit 4 PKW beladen). Beide Modelle der Bauart Laaes(541) waren in dem damals typischen braunen DB-Farnton der Epoche IV lackiert und vorbildgetreu beschriftet.



Quelle: FLEISCHMANN Neuheiten 1980



Zusätzlich war ab 1980 auch ein Signal-Set (9295) bestehend aus einem Flügelsignal (9205), einem Stellpult (6927), Anschlusskabeln und -klemmen, Isolierschienenverbindern, sowie einer Montage-schablone und einer Befestigungsplatte erhältlich.

## Zubehör

Der Schwerpunkt des diesjährigen Neuheiten beim FLEISCHMANN «piccolo» Programm lag ganz klar im Signalbereich. Gleich zwei neue, voll funktionsfähige Formsignale (9201 und 9206) waren ab 1980 im Fachhandel erhältlich. Zusätzlich gab es auch ein Formsignalset, dass bereits

das gesamte elektrische Zubehör für eine vorbildgetreue ZUGbeeinflussung beinhaltet.

Erstmals ab diesem Jahr war nun auch eine Innenbeleuchtung (9459) für die "kurzen" 4-achsigen Wagen sowie ein gebogenes 7,5° Gleis im Radius R1 und R2 erhältlich.

Welche Neuheiten das Modelljahr 1981 mit sich brachte, erfahren Sie auf den folgenden Seiten.



Die angegebenen Preise verstehen sich als unverbindliche Preisempfehlung

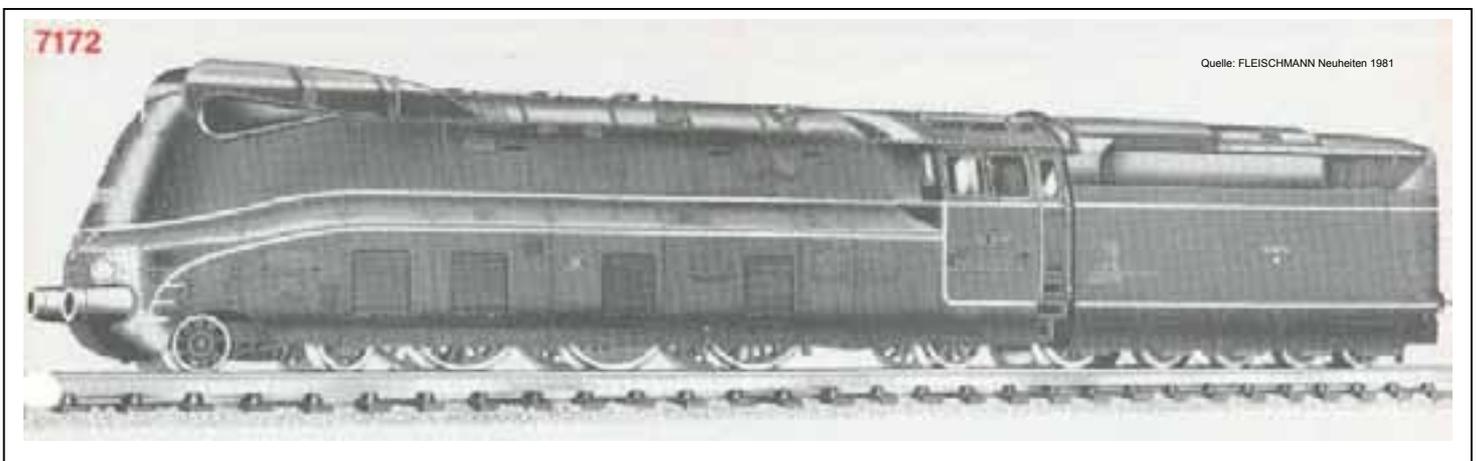
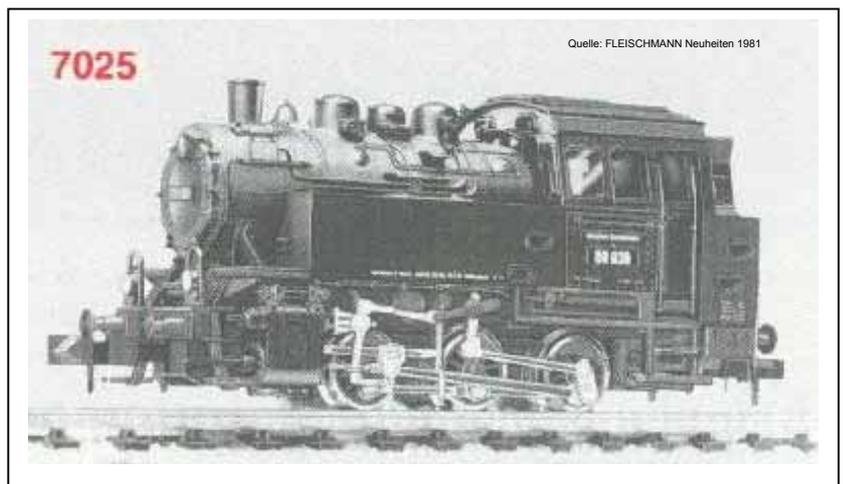
# FLEISCHMANN

NEUHEITEN '81 <piccolo>

Nenngröße  
Scale  
Échelle **N**

Auch wenn die Anzahl der 1981 präsentierten Neuheiten etwas unter der des Vorjahres lag, wurden auch in diesem Jahr das FLEISCHMANN <piccolo> Sortiment wieder um einige, lang ersehnte neue Modelle erweitert. Vornehmlich handelte es sich dabei um echte Formneuheiten und Neukonstruktionen, was auch die etwas geringere Anzahl an neuen Modellen begründet.

Bemerkenswert ist zudem dass sich auch diese Modelle selbst heute noch, wenn auch zwischenzeitlich technisch überarbeitet, zumindest in einer Lackierungs- oder Beschriftungsvariate im aktuellen FLEISCHMANN <piccolo> Standardprogramm befinden.



## Lokomotiven

Das Highlight der FLEISCHMANN <piccolo> Neuheiten 1981 war zweifellos die stromlinienverkleidete Variante der Schnellzug-Schlepptenderlok (7172) der Baureihe 01(10) in der Ausführung der ehemaligen DR.

Die vorbildgetreue lackierte und beschriftete Dampflokomotive mit Tender 2'3T38St besitzt, wenn auch durch die Vollverkleidung verdeckt, eine vorbildgetreue bewegliche Heusinger Steuerung. Wie auch das Original war dieses Modell mit

einer fahrtrichtungsabhängigen 2-Licht Spitzenbeleuchtung sowie einer 3-Licht Tenderbeleuchtung ausgestattet. Trotz der schnittigen Vollverkleidung besticht das Modell durch seine zahlreichen Details, wie beispielsweise die eingesetzten Fenster oder die nachgebildete Führerstandsinneneinrichtung.

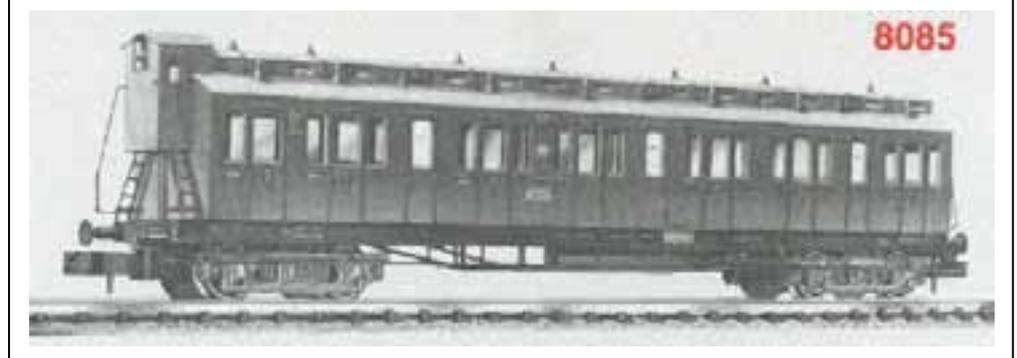
Nicht weniger begehrt ist seitdem auch das Modell (7025) der kleinen Dampftenderlokomotive der Baureihe 80, dass 1981 erstmals in der DB-Ausführung erscheint. Auch dieses Modell besitzt eine bewegliche Heusinger Steuerung und besticht durch seine äusserst filigrane Detail-

lierung. So dürfen beispielsweise auch schon bei der ersten Variante dieses Modells die nachgebildeten Bremsklötze zwischen den Rädern natürlich nicht fehlen. Wie auch die noch heute erhältlichen Varianten dieses Modells erfolgte bei diesem Modell der Antrieb gleichmässig auch auf alle 6 Räder, von denen 2 Räder mit Haftreifen ausgestattet waren. Auch im Hinblick auf die Lackierung und Beschriftung steht die kleine Tenderlokomotive den grossen Modellen in nichts nach. Alle Details des Originals – mit der Betriebsnummer 80 030 – wurden auch im Epoche III Modell hervorragend umgesetzt. Lediglich auf ▶

eine Beleuchtung muss man bis heute bei diesem FLEISCHMANN <piccolo> Modell verzichten.

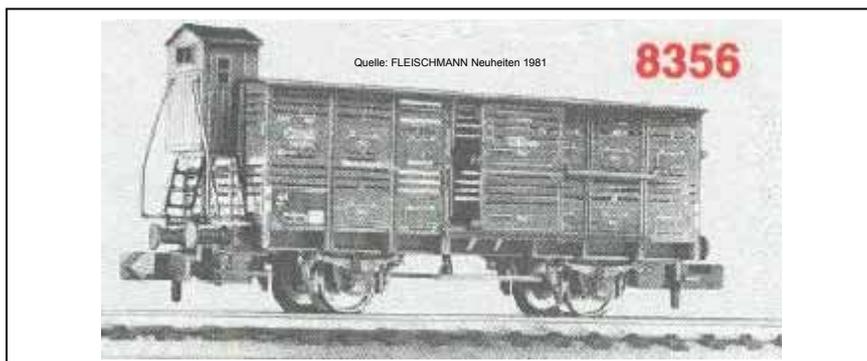
Die dritte in diesem Jahr neu erschienene Lokomotive ist eine französische Ellok (7362) der Baureihe 7200 mit der Achsfolge Bo'Bo' in der damals aktuellen Lackierung der SNCF.

Das Original dieses Modells mit der Betriebsnummer BB 7203 wurde damals vor allem für Schnellzüge eingesetzt und ergänzte damit in dieser neuen Farbvariate das bereits damals erhältliche Sortiment an 4-achsigen französischen Personenwagen. Wie bei allen FLEISCHMANN <piccolo> Ellok sind auch bei diesem Modell die beiden federnden Einholm-Dachstromabnehmer voll funktionsfähig und ermöglichen eine Stromaufnahme wahlweise über die Oberleitung oder die Schiene. Zudem war auch dieses Modell neben den beidseitigen automatischen Kupplungen mit einer originalgetreuen, fahrtrichtungsabhängigen 3-Licht Spitzenbeleuchtung ausgestattet. Neben der auffälligen Lackierung besticht auch dieses Modell vor allen durch zahlreiche Details, wie beispielsweise die vorbildgetreu nachgebildete Dachpartie mit zahlreichen Details.



## Personenwagen

Nicht nur zur Freude alle Epoche II N-Bahner wurden schon in diesem Jahr die beiden 1980 erschienenen 4-achsi-



ge Personenwagen um zwei weitere Modelle (8084 und 8085) ergänzt.

Bei dem ersten Modell (8084) handelt es sich um einen 4-achsigen Gepäckwagen der Bauart Pw4 Pr04 der ehemaligen DR. Dem Vorbild entsprechend besitzt auch das Modell neben 4 bewegliche Schiebetüren eine originalgetreue Inneneinrichtung.

Das zweite Modell (8085) ist ein Abteilwagen der 2.Klasse der Bauart Bw Pr04 der ehemaligen DR mit Bremserhaus und originalgetreuer Inneneinrichtung. Dieser ergänzt damit ideal die bereits seit letztem Jahr erhältlichen zwei Varianten des 3.Klasse Abteilwagens.

Wie schon die Vorjahresmodelle überzeugten auch diese beiden neuen Modelle zahlreiche Modellbahner vor allem durch die aussergewöhnliche Detaillierung sowie die aufwändige, vorbildgerechte Bedruckung. Kein Wunder dass auch diese beiden Wagen noch heute – unter anderem als DB Variate der Epoche III erhältlich sind. ▶

**Güterwagen**

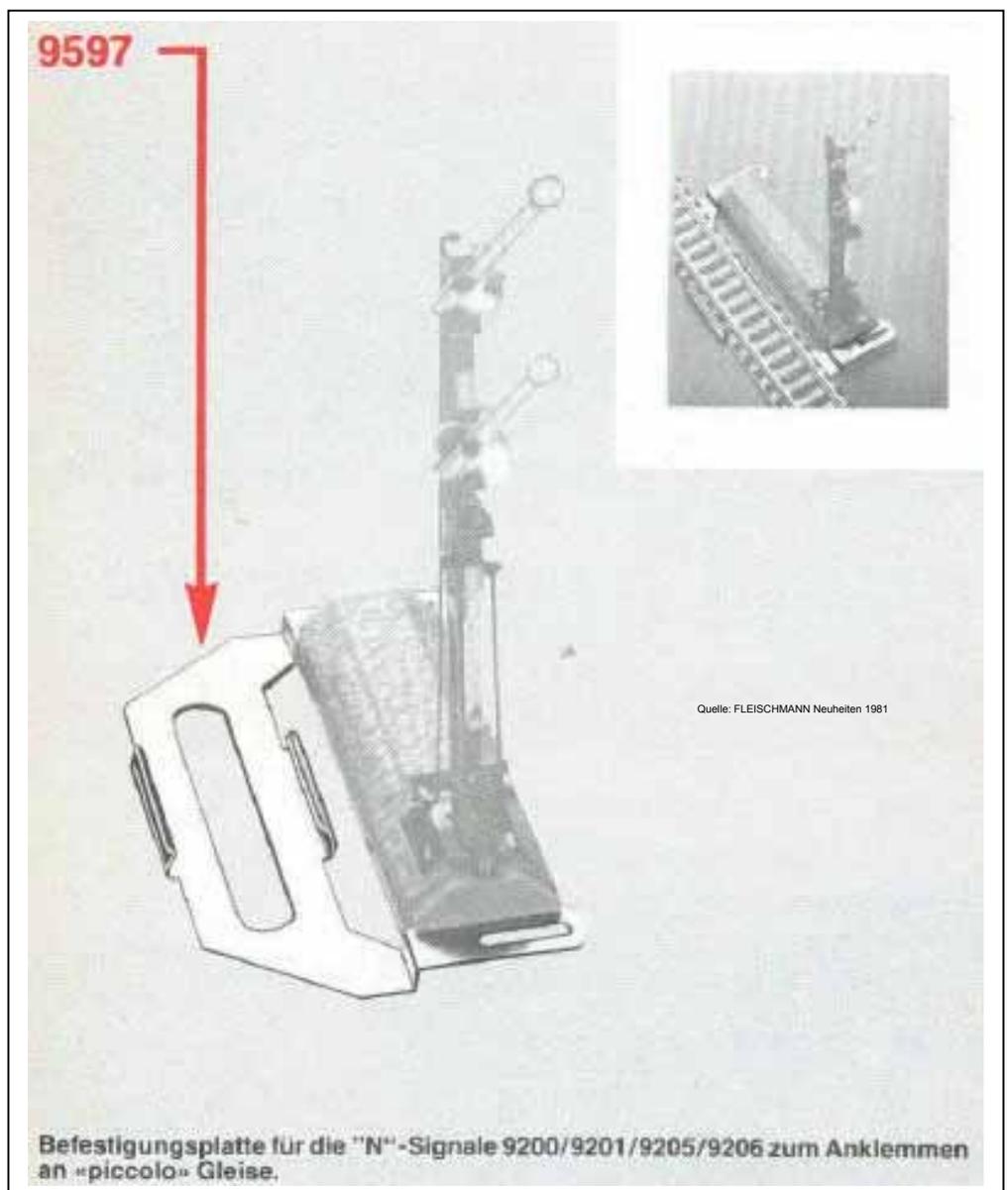
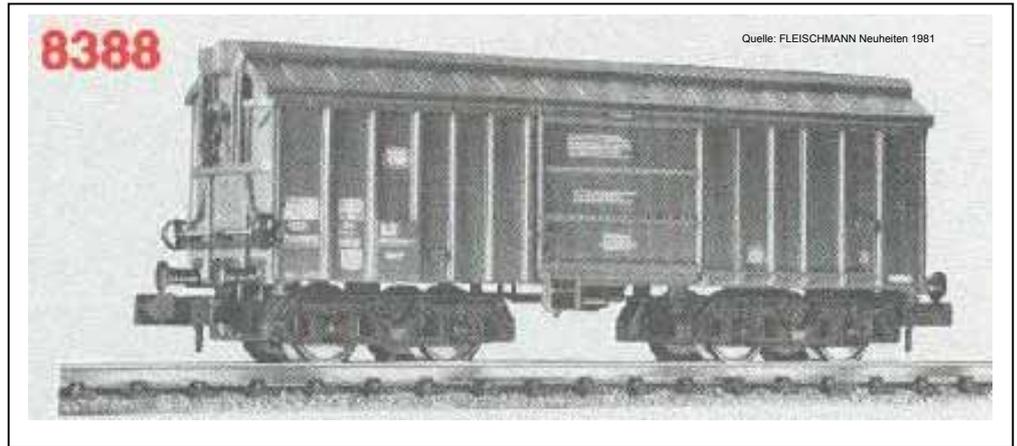
Echte Neuheiten gab es natürlich auch bei den Güterwagen.

Bei dem ersten Modell - eine echte Formneuheit - handelte es sich um einen 2-achsigen Tiefladewagen (8218) der DB – Bauart Uis (632) – mit 8 beweglichen Drehungen in vorbildgetreuer schwarzer Lackierung und Beschriftung der Epoche IV.

Abweichend von dem später erschienen Modell (8217) wurde dieser Wagen noch ohne Ladegut ausgeliefert.

Ebenfalls seit 1981 erhältlich war das Modell eines 2-achsigen Kleinviehtransportwagens (8356) der DB, Bauart Vh04 mit Bremserhaus und zwei beweglichen Schiebetüren. Neben der vorbildgetreuen und für die Epoche III typischen braunen Lackierung begeisterte auch dieses Modell durch zahlreiche filigranen Details sowie die absolut lupenreine Beschriftung.

Auch bei dem dritten neuen Güterwagen (8388) handelte es sich um eine echte Formneuheit eines 2-achsigen Schwenkdach-Wagens der DB der Bauart Taes(891). Das entsprechend der Epoche III in typischem DB-braun lackierte Modelle besass, genau wie das Vorbild zwei funktionsfähige Schiebedach-Hälften. Darüber hinaus bestach auch dieses Modell durch seine vorbildgetreue und absolut lupenreine Beschriftung.



**Zubehör**

Eher zurückhaltend gab man sich in diesem Jahr dagegen bei den Neuerscheinungen im FLEISCHMANN <piccolo> Zubehörsortiment.

Lediglich die Befestigungsplatte (9597) zum Anklemmen der "N" Formsignale (9200 / 9201 / 9205 / 9206) an das FLEISCHMANN <piccolo> Schottergleisbett wurde erstmals 1981 auf der Spielwarenmesse präsentiert.

Streng genommen handelte es sich dabei um keine echte Neuheit, denn diese Platte war bereits im Signalset (9295) von 1980 erhalten.

Alles im allem war aber auch das Modelljahr 1981 für Viele wieder ein Jahr mit einigen positiven Überraschungen und heiss begehrten neuen Modellen.

Und welche Neuerungen die Jahre 1982 und 1983 für die (FLEISCHMANN) N-Bahner bereithielten, erfahren Sie in der nächsten Ausgabe.

**Roland Leopold** ■

Im Rahmen des 2. Bauabschnittes der kleinen Miniatur-Anlage geht es nun zügig an die Grobgestaltung der Landschaft. In gewohnter Art und Weise werden alle dazu notwendigen Schritte wieder detailliert erklärt und durch zahlreiche Abbildungen illustriert.

In einem weiteren Abschnitt erfolgt dann der Einbau der im letzten Teil vorgestellten Elektronik-Komponenten zur Steuerung der Lok und

Regelung der Anlagenbeleuchtung in den Sockel des Displays. Auch hier werden alle notwendigen Schritte durch zahlreiche Hinweise ergänzt.

An dieser Stelle aber noch ein Hinweis für alle Einsteiger in den Modellbahnbau: Nehmen Sie sich Zeit und betrachten Sie die angegebenen Zeitangaben nicht als Herausforderung, sondern eher als grobe Richtlinie und Untergrenze, die in erster Linie dazu dienen soll, indivi-

duell abzuwägen, ob man mit der zur Verfügung stehenden Zeit noch mit dem nächsten Bauschritt beginnen sollte. Da der Modellbahnbau in erster Linie aber Spaß und Erholung bieten sollte, kann ich Ihnen nur empfehlen, auch die zwangsläufigen Trocknungspausen zu nutzen und die Anlage einige Tage ruhen zu lassen.

In jedem Fall wünsche Ihnen viel Spaß beim Nachbauen.

Roland Leopold ■

## Miniatur-Modellbahnanlage auf einer Fläche von 24cm x 20cm - Teil 3

### Vorbereitung

Wie schon in den vorangegangenen Bauberichten wird an einigen Stellen der Beschreibung die folgende **Symbolik** verwendet:

-  Tipp oder Hinweis
-  Vorsicht – unbedingt beachten!
-  Nützliche Information
-  notwendiges Werkzeug / Material

### Benötigtes Werkzeug und Materialien

Für die in diesem Teil beschriebenen ersten Arbeitsschritte werden die folgenden Hilfsmittel und Materialien benötigt, die eigentlich – von wenigen Ausnahmen abgesehen – in fast jedem (Bastler-) Haushalt vorhanden sind.

Nicht zuletzt auch aufgrund der geringen Grundfläche ist der erforderliche Platzbedarf für den Bau dieser Anlage minimal. Bequem lässt sich die komplette Anlage am Küchen- bzw. Schreibtisch nachbauen.

Die für diesen ersten Bauabschnitt benötigten Werkzeuge und Materialien entnehmen Sie bitte der unteren Auflistung.



*Leider stand mir zu Beginn der Arbeiten nur die "Digital-kamera" meines Handys zur Verfügung so dass ich mich schon an dieser Stelle für die teilweise schlechte Bildqualität entschuldigen muss.*

#### Werkzeug:

- Gips bzw. Spachtelmasse
- Grundierung (Tiefgrund L)
- Farben (schwarz, weiss, braun)
- LötKolben / Lötzinn
- Div. Bohrer (2 – 10mm)

#### Material:

- Bastel bzw. Tapetenmesser, Frischhaltefolie
- kleine Spachtel, kleine Feilen, Stecknadeln
- Schleifblock mit Schleifpapier unterschiedlicher Körnung (80-400)
- Elektrik: 2 Drehpotentiometer / 2 LEDs (grün/gelb) / 2-Wege Schalter / 3-Wege Schalter / Netzteil mit Anschlussbuchse / Kabel (rot/schw.) / 6V Akku / Lüsterklemmen / 2 kleine Verteilerdosen

### Der 2. Bauabschnitt

Nachdem die Grobstruktur auf übereinander geschichteten und verklebten Korkplatten durchgetrocknet ist, kann mit der eigentlichen Gestaltung des Landschaftsaufbaus, d.h. der Modellierung der Geländeoberfläche sowie der kleinen Felsen begonnen werden.

Dazu werden zunächst die zur Fixie-

rung verwendeten Stecknadeln wieder vorsichtig entfernt und die grobe Oberflächengestalt vor allem im Bereich der Gleise nochmals auf ausreichenden Abstand zum Gleiskörper hin überprüft. Vermutete Engstellen sollten dabei durchaus grosszügig vergrößert werden.

In dem nun folgenden zweiten Bauabschnitt beginnt nun die eigentliche Modellierung der späteren Landschaft. ►



## Landschaft modellieren

Die nebenstehende Tabelle vermittelt einen Überblick über alle nachfolgenden Arbeitsschritte und beinhaltet zur Planung neben einer kurzen Beschreibung auch eine Grobabschätzung des benötigten Zeitaufwandes sowie des notwendigen Materials.

Wie bereits eingangs erwähnt, versehen Sie diese Zeitangaben bitte nicht als Herausforderung, die Sie unbedingt unterbieten müssen. Gerade beim Bau einer Miniaturmodellbahnanlage, die nicht wie die grossen Anlagen den Betrachter durch den simulierten Bahnbetrieb fasziniert, sind es hier vor allem die zahlreichen kleinen Details, die den Reiz einer Miniaturanlage ausmachen. Und genau diese Details erfordern gerade am Anfang unter Umständen auch etwas mehr Zeit. Daher sollten Sie diese Angaben nur als planerischen Richtwert betrachten und erst gar nicht mit einem Bauschritt beginnen, wenn Sie von vorne herein nicht mindestens diese Zeit zur Verfügung haben.

Denn letztendlich zählt für alle späteren Betrachter nur das Ergebnis.

Arbeitsschritt	Beschreibung	Zeitaufwand	Material
<b>Landschaftsprofil mit Gips nachbilden</b>	Abdecken der Gleise Aufbringen einer Gipsschicht über den kompletten Anlagenbereich Vormodellierung der späteren Oberfläche	2 Std.	• Gips bzw. Spachtelmasse
<b>Felspartien modellieren</b>	Grobe Nachbildung der späteren Oberflächenstruktur Schrittweise Nachbildung kleiner Felspartien	4 Std.	• diverse Werkzeuge
<b>Gipsoberfläche grundieren</b>	Mehrfachiges Grundieren der abgetrockneten Oberfläche	1,5 Std.	• Grundierung (Tiefengrund L)
<b>Felspartien granieren</b>	Mehrfaches farbiges Behandeln der erstellten Felspartien für einen realistischen 3-d Effekt	3 Std.	• Farben - weiss, - braun, - schwarz

## Landschaftsprofil mit Gips nachbilden

Bevor mit der Modellierung der Landschaftsoberfläche begonnen werden, empfiehlt es sich den kompletten Gleisverlauf abzudecken.

Um ein Verschmutzen der Schienen und Schwellen zu vermeiden werden die Gleise ab besten mit einer dünnen Folie abgedeckt.

Am besten eignet sich dazu Frischhaltefolie, die – wie in der linken Abbildung - mit Stecknadeln an beiden Seiten des Bahndamms entlang der Gleisführung befestigt wird.

Da Gips relativ zügig verarbeitet werden muss, sollte in einem Becher nur die Menge an Gips mit etwas Wasser angerührt werden, die ausreicht, etwa 10cm<sup>2</sup> mit einer dicken Gipsschicht zu überziehen.

Trotz der geringen Größe der Anlage empfiehlt es sich dabei von innen nach aussen zu arbeiten. D.h. der innere Teil der Anlage wird in zwei Etappen modelliert, der äussere Teil mit zwei bis drei Gipsmischungen.

Schrittweise werden dabei zunächst die Zwischenräume und Stufen zwischen den einzelnen Korkplatten mit einer dicken Schicht



Gips aufgefüllt. Im Anschluss erhalten auch die ebenen Flächen einen mehr oder weniger dicken Gipsauftrag, so dass an einigen Stellen später kleine Felspartien aus der getrockneten Oberfläche heraus modelliert werden können.

In anderen Bereichen, vor allem in der Nähe des Bahndamms, genügt dagegen eine relativ dünner Gipsauftrag.

Besonderes sorgfältig sollte dabei vor allem im Bereich der beiden Bahnübergänge – im vorderen und hinteren Teil der Anlage – gearbeitet werden, da hier der Gips sauber mit dem äusseren Schienenstrang abschliessen sollte.

Der eigentliche Bahndamm im restlichen Bereich benötigt kann ausgespart werden, da dieser Teil später

mit Gleisschotter und kleinen Moosstücken komplett bedeckt wird, die genauso gut direkt mit die Korkoberfläche verklebt werden können.

In der Abbildung rechts zeigt die noch nicht komplett modellierte Anlage. Gut zu erkennen sind dabei die beiden Bahnübergänge vorne und hinten sowie der ausreichende Abstand der Gipsoberfläche zur eigentlichen Gleistrasse.

Schon jetzt sind einige Stellen erkennbar, die sich später ideal für die Modellierung kleinerer Felspartien eignen. Doch zunächst muss die ganze Gipsoberfläche erst einmal einige Stunden durchtrocknen.



## Felspartien modellieren

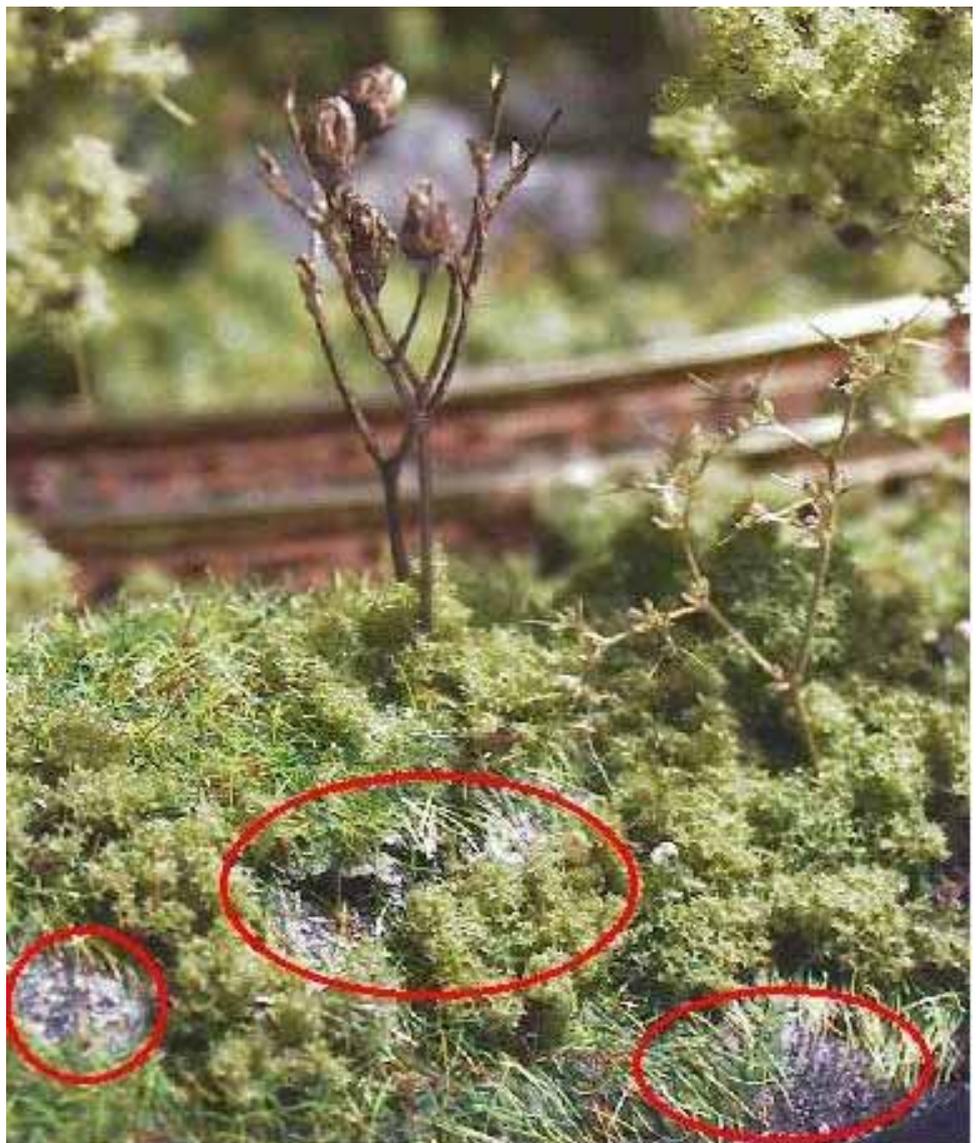
Nachdem der Gips abgetrocknet ist, kann mit der Modellierung der einzelnen Felspartien begonnen werden.

Dazu werden die einzelnen Felspartien beispielsweise mit einer kleinen Spachtel nachgebildet. Aufgrund der minimalen Anlagengröße und der damit verbundenen geringen Niveauunterschiede genügt es vollkommen einzelne Felsen bzw. Steinabbrüche nachzubilden.

Als geeignetes Werkzeug hat sich dabei das schon zum Gips anrühren verwendete Putzeisen bewährt. Die einzelnen Felsen werden dabei an verschiedenen Stellen aus der normalen Oberflächenstruktur mit leichtem Druck herausgearbeitet. In gleicher Weise wird mit den Steinabbrüchen rund um diese Felsen verfahren.



Auf diese Weise entsteht in relativ kurzer Zeit ein abwechslungsreicher Kontrast zur restlichen Vegetation der Anlage. Wie auf dem Foto zu sehen setzen die vereinzelt sichtbaren kleinen Felsen später optische Akzentente zwischen die später weitgehend in verschiedenen Grüntönen gehaltenen Oberflächenstruktur. ►



## Oberfläche grundieren

Nachdem die Oberflächenkontur der verschiedenen kleinen Felspartien fertiggestellt wurde, wird zunächst die komplette Oberfläche – mit Ausnahme der Zufahrtsstrassen, die später mit einer Kopfsteinpflasterstruktur versehen werden - für die weitere farbliche Behandlung mindestens 2-mal mit Tiefengrund behandelt.

Diese Grundierung verhindert ein zu schnelles Eindringen der Farbe beim anschließenden Granieren der Felsen bzw. des Weissleims bei der späteren Grünung der Anlage.



## Felspartien granieren

Nachdem die Grundierung vollständig abgetrocknet ist kann mit der farblichen Behandlung der Felsen begonnen werden. Dazu wird zunächst die gesamte Felspartie mit einem leicht wasserverdünnten schwarzen Farb-anstrich versehen und sofort mit einem – leicht angefeuchteten Lappen – abgewischt.

Das Resultat ist eine erste Betonung der Oberflächenstruktur, indem die schwarze Farbe nun nur noch in den Vertiefungen der Felsen verbleibt und die glatten Felspartien in einem dunklen Grauton erscheinen.

Der nächste Farbauftrag erfolgte in diesem Fall in dunkelgrauer Farbe. Allerdings wird dabei die Farbe v.a. auf die Felsen und weniger in die Zwischenräume aufgetragen. Zum Verwischen bzw. Abtupfen kommt dabei ein trockener Lappen zum Einsatz. Dies sorgt dafür, dass von der eigentlichen Farbe mehr auf den eigentlichen Felsen zurückbleibt.

Nach dem Abtrocknen können die Felsen nun mit einem helleren Grau grossflächig granieren werden. Dazu wird ein Flachpinsel mit der grauen Farbe zunächst ein paar Mal beispielsweise auf einem Blatt Papier ausgestrichen. Mit der im Pinsel verbleibenden Farbe wird die Felspartie leicht überstrichen. Dies sorgt dafür, dass v.a. die Flächen um die Felskanten noch stärker durch den helleren Farbton betont werden.



Abschliessend werden die Felspartien noch mit ganz wenig weisser Farbe granieren. Dazu den Flachpinsel mit weisser Farbe solange auf einem Papier ausstrichen, bis nur noch ein geringer Rest weisser Farbe im Pinsel

ist. Damit werden nun v.a. die Kanten der Felsen leicht überstrichen. Damit werden Lichtbrechungen der Felskanten simuliert - die Felspartie wirkt noch plastischer, wie dies die beiden Abbildungen verdeutlichen. ▶

## Elektronik einbauen

Die folgenden Arbeitsschritte beschreiben die Installation der kompletten Elektronik im Sockel des Displays, die für die spätere Zug- und Beleuchtungssteuerung verwendet wird.

### Displaysockel vorbereiten

Vor dem eigentlichen Einbau der verschiedenen elektrischen Bauelemente muss zunächst der Displaysockel mit entsprechenden Bohrungen versehen werden.

Dazu werden alle für die spätere Steuerung der Anlage wesentlichen Bauelemente, Drehregler, Status-LED's und Schalter auf der Vorderseite untergebracht. Lediglich die Buchse für einen eventuellen Netzanschluss wird an der rechten Seite im hinteren Teil angebracht.

Die Abbildung rechts visualisiert die grobe Anordnung der verschiedenen Bauelemente.

Alle Bohrungen werden dabei zunächst in einer Höhe von 15mm – in der Mitte des Sockels – mit einem 2mm Bohrer angebracht. Nun werden die verschiedenen Bohrungen bis zur benötigten Größe in 2mm Schritten erweitert.

Abschliessend werden alle Bohrungen auf der Innenseite entgratet und die Bauelemente probeweise eingesetzt und befestigt.

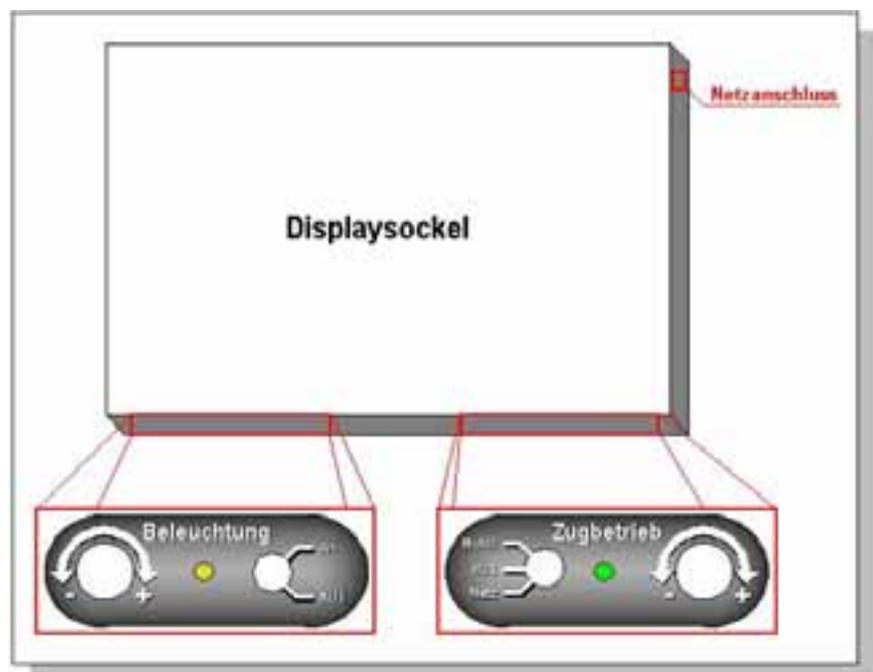
### Steuerungselemente installieren

Die einzelnen Verteiler werden dabei in 2 verschiedenen Kabel Dosen untergebracht, die – mit Doppelklebeband – auf der Unterseite des Displaysockels befestigt und fixiert werden.

Die Länge der einzelnen Kabel ergibt sich dabei anhand der Position der einzelnen Bauelemente sowie der Verteilerdose. Dabei sollte allerdings zusätzlich mit etwa 2cm Übermass gearbeitet werden, nachdem die Kabel sauber und übersichtlich und natürlich ohne Spannung verlegt wurden.

Die einzelnen Bauelemente werden nun wieder aus dem Displaysockel entfernt und anhand dem nachfolgenden Schaltplan (auf der folgenden Seite) verdrahtet.

Arbeitsschritt	Beschreibung	Zeitaufwand	Material
<b>Displaysockel vorbereiten</b>	Bohrungen für die Steuerelemente und Anschlüsse im Displaysockel anbringen	2 Std.	<ul style="list-style-type: none"> <li>div. Bohrer (2, 4-6, 8 und 10mm)</li> </ul>
<b>Steuerungselemente installieren</b>	Steuerungselemente montieren Verdrahtung der Steuerelemente	3 Std.	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Drehpoti</li> <li>LED's</li> <li>2-Wege/ 3-Wege Schalter</li> <li>Kabel – schwarz – rot</li> <li>Netzteil mit Anschlussbuchse</li> </ul>
<b>Stromanschluss installieren</b>	Gleichstromanschluss am Gleis einbauen	0,5 Std.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kabel – schwarz – rot</li> </ul>
<b>Funktionstest</b>	Funktionstest der LED's sowie des Zugs	0,5 Std.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Akku (6V)</li> </ul>



**Alle Kabelenden** werden nach dem Ablängen zunächst an beiden Enden auf ca. 8mm abisoliert. Nun werden die Kupferlitzen **verdriht und verzinkt**.

Vor dem Verlöten der Kabel an den Bauelemente wird über beide Enden jeweils ein ca. 15mm langes Stück Schumpflauch passenden Durchmessers geschoben. Nach dem Abkühlen aller Lötstellen am Bauteil pro Anschluss eines der Schumpflauchstücke zum Isolieren über den Anschluss am Bauteil schieben.

## Stromanschluss installieren

Für den Stromanschluss am Gleis wird im hinteren Teil der Anlage direkt neben einer Schwelle jeweils links und rechts neben dem Gleis ein 1mm Loch in die Grundplatte gebohrt.

Zur Stromzufuhr wird nun jeweils ein schwarzes und rotes Stück Draht großzügig abgelängt, an beiden abisoliert und verzinkt.

Nun die beiden Drähte jeweils an der linken bzw. rechten Seite von außen(!) an das Gleis anlöten. Dabei auf möglichst geringe Kontaktzeit zwischen Gleis und Lötcolben achten, um ein Verformen des Gleiskörpers zu vermeiden.

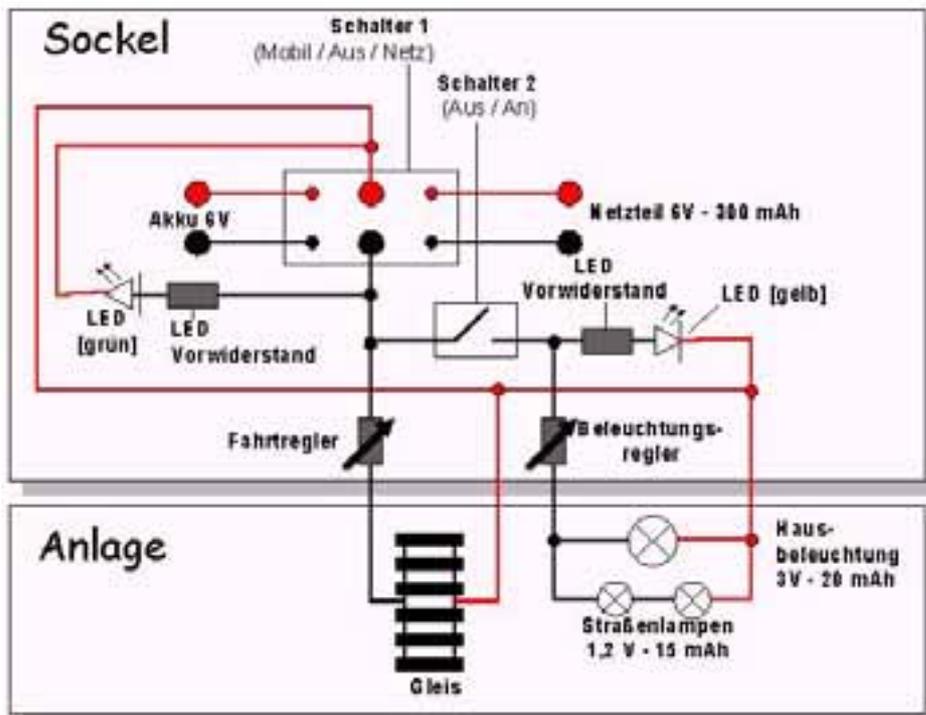
Dann die Kabel von oben durch je eines der Löcher stecken und nach unten durchziehen, bis das Kabel fast vollständig im Loch verschwindet und von oben nur noch die Lötstelle an Gleis sichtbar ist.

Die Stromanschlüsse werden später sowohl durch das Altern der Gleise wie auch durch kleine Moosstücke getarnt und verschmelzen damit fast vollständig mit der Vegetation der Anlage. (Siehe Abbildung unten).



## Funktionstest

Vor dem folgenden Funktionstest wird zunächst der Akku für den netzunabhängigen Betrieb der Anlage einbaut. Dieser wird – wie schon die Verteilerdosen – mit Doppelklebeband im hinteren Teil mittig auf der Unterseite des Displaysockels fixiert.



Nun wird die Stromzufuhr durch eine entsprechende Steckverbindung zwischen Akku und Elektronik hergestellt.

Nun den „Ein/Aus“-Schalter auf der rechten Seite in die obere Position „Mobil“ bringen.

Die grüne LED muss leuchten um zu signalisieren, dass die Elektronik mit Strom versorgt wird.

Ist dies nicht der Fall, sollten folgende Ursachen geprüft werden:

Wenn die grüne LED leuchtet, zunächst den Drehregler bis zum Anschlag nach links drehen. Nun die Lok auf das Gleis setzen und den Drehregler langsam nach rechts drehen, bis sich die Lok langsam in Fahrt setzt.

Nach bestandenerm Testlauf, für den man durchaus etwas Zeit einplanen und die Geschwindigkeit der Lok mehrfach variieren sollte, kann der weitere Ausbau der Anlage in Angriff genommen werden.



**Roland Leipold** ■

- 1. Der Akku liefert keinen Strom (nicht geladen, defekt, etc..).**  
(Akku laden, bzw. Netzteil (auf 6V einstellen und) über entsprechende Buchse anschließen und Schalter in die Position „Netz“ bringen. Falls die LED immer noch nicht leuchtet, die folgenden möglichen Ursachen überprüfen).
- 2. Eine Lötstelle ist fehlerhaft.**  
(Schalter auf Position „Aus“ - Lötstellen, v.a. die zwischen dem Akku und der LED überprüfen. Falls die LED immer noch nicht leuchtet, die folgenden möglichen Ursachen überprüfen).
- 3. Ein bzw. mehrere Kabel sind defekt.**  
(Schalter auf Position „Aus“ - Kabel, v.a. die zwischen dem Akku und der LED überprüfen. Falls die LED immer noch nicht leuchtet, die folgenden möglichen Ursachen überprüfen).
- 4. Die LED wurde falsch angeschlossen.**  
(Schalter auf Position „Aus“ - LED Anschlüsse vertauschen – Schalter wieder auf Position „Mobil“. Falls die LED immer noch nicht leuchtet, die folgende Ursache überprüfen).
- 5. Die LED ist defekt.**  
(Schalter auf Position „Aus“ - LED auslöten und gegen neue, zuvor geprüfte LED tauschen – Schalter wieder auf Position „Mobil“. Falls die LED immer noch nicht leuchtet, liegt die Ursache wahrscheinlich in einem Fehler bei der Verkabelung der verschiedenen Bauteile – Die gesamte Verkabelung der Schaltung prüfen).



**Stellen, die die Lok plötzlich zum Stehen bringen**, sollten auf eine verschmutzte Gleisoberfläche hin kontrolliert werden. Zum Reinigen kann z.B. ein Wattestäbchen und azetonfreier Nagellackentferner verwendet werden.

# Ausblick

## Schöne Aussichten für 2007 ...



FLEISCHMANN feiert 2007 seinen **120-sten Geburtstag!**

Das Unternehmen FLEISCHMANN wurde 1887 gegründet und ist nunmehr in der dritten und vierten Generation im Familienbesitz. Und dieses Jubiläum feiert FLEISCHMANN mit einer Reihe von Jubiläumsprodukten. Einen kleinen Vorgeschmack bietet der FLEISCHMANN Kalender mit zwölf interessanten Bildmotive aus der FLEISCHMANN-Modellbahnwelt in Spur H0 und N «piccolo» sowie Informationen über 120 Jahre Zeit-, Eisenbahn- und Firmengeschichte. Der Kalender ist (so lange Vorrat reicht) ab Mitte Dezember in der Regel kostenlos im Fachhandel erhältlich. Gleichzeitig berechtigen die dem Kalender beige-fügten Monatscoupons zum Erwerb der für 2007 geplanten monatlichen Angebote. Man darf also gespannt sein. Hier ein Auszug aus dem Rundschreiben:

*„Nur gegen Vorlage der dem Kalender beige-fügten Monatscoupons können Sie das jeweilige Angebot im aktuellen Monat zum günstigen Jubiläumspreis bei Ihrem Händler beziehen. Beachten Sie bitte, dass der Coupon nur im jeweiligen Aktionsmonat gilt und zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr eingelöst werden kann. Ein Coupon berechtigt nur zum Kauf von handelsüblichen Mengen. Jeden Monat wird FLEISCHMANN auf einen Artikel oder eine Artikelgruppe aus dem Standard-sortiment hinweisen, der/die im jeweiligen Monat zu einem attraktiven Sonderpreis (Jubiläumspreis) durch Ihren teilnehmenden Fachhändler angeboten werden kann. Neugierig geworden? – Dann ist es Zeit, sich bis zum 31.03.07 für den FLEISCHMANN Informationsservice 2007 anzumelden, indem Sie Ihre Stammdaten entsprechend ändern und „120 Jahre FLEISCHMANN“ anklicken. [...]“*



*„[...] Die Anmeldung zum Informationsservice verpflichtet Sie zu nichts! Ihre rechtzeitige Anmeldung gibt uns aber einen wichtigen Hinweis für die ausreichende und rechtzeitige Warenbereitstellung. Sie erhalten jeweils kurz vor Monatsbeginn per Email eine bebilderte Information über den Artikel oder die Artikelgruppe des kommenden Monats.“*

Auch für den „**piccoloExpress**“ wird 2007 sicher wieder ein spannendes Jahr mit zahlreichen interessanten Neuheiten und Varianten. Neben den Neuheiten der Spielwarenmesse 2007 erfahren Sie in den nächsten Ausgaben - in gewohnter Art und Weise - wieder viel Interessantes und Wissenswertes rund um die FLEISCHMANN <piccolo> Produktpalette.

Nach all dem Vorweihnachtstrubel möchte ich es natürlich nicht versäumen, Ihnen eine frohe und vor allem besinnliche Weihnacht sowie ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr 2007 zu wünschen und mich nochmals für Ihr reges Interesse und Feedback bedanken.

Ihr, **Roland Leipold** ■

## Vorschau

In der nächsten Ausgabe, die voraussichtlich im Februar erscheinen wird, dreht sich natürlich Alles um die Neuheiten des Modelljahres 2007, die zum großen Teil erstmals auf der Spielwarenmesse 2007 in Nürnberg präsentiert werden. Neben einigen Eindrücken und Fotos von der Messe selbst werden alle neuen FLEISCHMANN <piccolo> Modelle in einem Kurzportrait vorgestellt.

Der Praxisteil dokumentiert in einem vierten Teil die nächsten Arbeitsschritte zum Bau der Miniaturlanlage auf einer Fläche von nur 20cm x 24cm.

### FLEISCHMANN <piccolo>

- ▶ **Aktuell:** Alle Neuheiten von der Spielwarenmesse 2007 in Nürnberg
- ▶ **Rückblick:** Neuheitenauslieferungen im Dezember 2006 und Januar 2007
- ▶ **Historie:** FLEISCHMANN <piccolo> - von 1969 bis heute

### piccolo Praxis

- ▶ **Miniaturlanlage:** Eine Mikro-Modellbahnanlage auf 20cm x 24cm – Teil 4

## Die Spielwarenmesse 2007 in Nürnberg ist natürlich das dominierende Thema der nächsten Ausgabe!



**Frohe Weihnachten und ein gesundes, erfolgreiches neues Jahr 2007!**

**Ausgabe 9 des *piccoloExpress* erscheint voraussichtlich im Februar 2007!**