



*piccolo*Express

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

Ausgabe 6 – August 2006

2. Jahrgang

Aktuell

**Rückblick auf das erste Jahr
des Online-Magazins „piccoloExpress“**



piccolo Praxis

**Miniatur-Modellbahnanlage
auf einer Fläche von 20cm x 24cm -
Teil 1**



Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser, liebe Fleischmann piccolo Freunde

eigentlich erschien die Erstausgabe des Online-Magazins „**piccoloExpress**“ erst im September 2006, aber dennoch jährt sich schon im Juli 2006 die Geburtsstunde des Magazins. Daher möchte ich diesen Anlass nutzen und Ihnen einen kleinen Einblick hinter die Kulissen ermöglichen. Nach der Ausarbeitung eines entsprechenden Konzeptes waren zahlreiche Vorbereitungen, Gespräche sowie ein reger Schriftverkehr notwendig, ehe schliesslich die erste Ausgabe im September erscheinen konnte. Mehr dazu erfahren Sie in der Rubrik „Aktuell“ in dieser Ausgabe. Zudem möchte ich Ihnen einen an dieser Stelle einen Überblick über die verschiedenen Arbeitsschritte geben, die erforderlich sind, ehe Sie – seit nunmehr 2 Ausgaben – die aktuelle Ausgabe via Download von der Homepage des „**piccoloExpress**“ beziehen können.

Neben diesem Ausflug in die Internas des Online-Magazins erfahren Sie natürlich – in gewohnter Art und Weise – auch in dieser Ausgabe alles über die aktuellen Neuheutenauslieferungen seit Erscheinen der letzten Ausgabe.

Die Rubrik „Historie“ setzt den Streifzug in die Geschichte des FLEISCHMANN <piccolo> Programms fort und stellt Ihnen in dieser Ausgabe in einem kurzen Überblick alle neuen Modelle der Jahre 1976 und 1977 vor.

Neben einem Kurzportrait des diesjährigen Eurotrain (Idee+Spiel) Sondermodells sowie des schweizer Exportmodells einer Ellok der Baureihe 465 der BLS Cargo AG in der Rubrik „Exklusiv/Export“ werde ich Ihnen in dieser Ausgabe wieder einige Highlights und Raritäten vorstellen, die ich im Juli und August bei Online-Auktionen entdecken konnte.

Eindeutig mehr Gewicht hat ab dieser Ausgabe der Praxisteil. Wie bereits in der letzten Ausgabe angekündigt startet ab dieser Ausgabe ein mehrteiliger Baubericht über eine Miniatur-Modellbahnanlage auf einer Grundfläche von nur 20cm mal 24cm. Dem Tenor des Magazins entsprechend wurde dabei als Maßstab für diese kleine Nebenbahnanlage die Spurweite N (1:160) gewählt. Damit dürfte wohl das zuweilen angeführte Argument, dass Modellbahnanlagen immer einen gewissen Platz benötigen, endgültig entkräftet sein. Die fertige Anlage passt aufgrund der geringen Größe tatsächlich in nahezu jedes Regal.

Nun wünsche ich Ihnen – wie immer an dieser Stelle – viel Spass mit der mittlerweile 6. 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

1 Jahr „**piccolo**Express“ 4

WM-Nachlese: FLEISCHMANN <piccolo> „Desiro“ in WM-Lackierung... 7

Rückblick

Nachtrag zur Ausgabe 5 12

Neuheitenaktionen bis August 2006

4. Neuheitenaktion Juli 2006 13

5. Neuheitenaktion Juli 2006 16

Historie

FLEISCHMANN <piccolo> von 1969 bis heute – Teil 5 17

Exklusiv

Eurotrain (idee + spiel) Sondermodell 2006 23

Export

Schweizer Exportmodell Ellok RE485
der BLS Cargo AG 23



Online-Auktionen

Highlights im Juli und August 24

piccolo Praxis

Miniatur-Modellbahnanlage

auf einer Fläche von 20cm x 24cm

Teil 1: Idee und Planung 26



Anlässlich des mittlerweile 1-jährigen Jubiläums des Online-Magazins gibt Ihnen der folgende Bericht einen kleinen Einblick in die wesentlichen Schritte beim Entstehen einer neuen Ausgabe von der Ideensammlung, über den ersten Entwurf bis hin zum Upload der fertigen Ausgabe auf die **„piccoloExpress“** Homepage.

Etwa 100 Arbeitsstunden liegen dabei im Durchschnitt zwischen der Ideensammlung und Gliederung bis hin zur fertigen Ausgabe.

1 Jahr „piccolo Express“



Obwohl die erste Ausgabe des Online-Magazins erst im September 2005 erschien, entstand die Idee für dieses Online-Magazin bereits einige Monate zuvor.

Die Idee

Im Juli 2005 reifte, angeregt durch die zahlreichen Zuschriften von FLEISCHMANN <piccolo> Sammlern und N-Bahnern, die Idee, die mir im Laufe der Jahre vorliegenden Informationen rund um die Firma FLEISCHMANN in geordneter Form an alle N-Spur Modellbahner und Sammler weiterzugeben.

Damit war die Idee eines neuen Magazins für alle Freunde der N-Spur geboren. Um den hohen Druckkosten der Printmedien zu entgehen, fiel die Entscheidung auf die Online-Variante, die zudem noch den Vorteil des schnellen und kostengünstigen Versands via Email bietet.

Das Konzept

Im Rahmen des ersten Konzeptentwurfes wurde dabei von einer Auflage von bis zu einigen Hundert Exemplaren ausgegangen. (Eine Zahl die bereits mit der zweiten Ausgabe weit übertroffen wurde). Um aber das neue Magazin auf dem Markt entsprechend zu positionieren, galt es sich auch inhaltlich von den bereits etablierten Zeitschriften und Informationsquellen abzuheben. Entsprechend der mir - nach mittlerweile über 20 Jahren intensiver Sammlerleidenschaft - zur Verfügung stehenden Informationen und Modelle aus

aus dem FLEISCHMANN <piccolo> Programm, konzentriert sich der Inhalt des Online-Magazins **„piccoloExpress“** ausschliesslich auf Produkte der Firma FLEISCHMANN im Maßstab 1:160.

Besonderes Augenmerk gilt dabei der möglichst lückenlosen Dokumentation aller bislang erschienen und angekündigten Modelle in der kleinen Spurweite. Diese vor allem für Sammler interessanten Informationen werden in jeder Ausgabe neben einem historischen Rückblick auch um aktuelle Themen, wie beispielsweise Ausstellungen und Messen erweitert, um allen interessierten Leserinnen und Lesern einen Überblick über die gerade aktuellen und neu erschienen Modelle zu vermitteln.

Von besonderem Interesse für alle Sammler unter den N-Bahnern dürften dabei auch die Rubriken „Export“ und „Exklusiv“ sein, in denen regelmäßig über aktuelle limitierte Sondermodelle aus dem In- und Ausland berichtet wird.

Alles in allem versucht das Online-Magazin **„piccoloExpress“**, alle Interessenten mit denjenigen Informationen zu versorgen, die in der Regel nur sehr mühsam und ausschliesslich von Insidern erhältlich sind.

Da es sich beim **„piccoloExpress“** aber nicht nur um ein reines Sammlermagazin handelt, enthält jede Ausgabe zudem einen Praxisteil, der vor allem den Spielbahnern, Dioramenbauern und Einsteigern gewidmet ist.

Und so ist eines der Ziele des Praxisteils vor allen Einsteigern die wesentlichen Grundtechniken der professionellen Landschaftsgestaltung anschaulich anhand einer bebilderten Schritt-für-Schritt Anlei-

tung zu vermitteln. Dass sich dabei nahezu alle notwendigen Werkzeuge und viele zum Nachbau erforderlichen Utensilien in nahezu jedem Haushalt vorhanden sind, beweisen die Stücklisten der benötigten Materialien und Werkzeuge zum Nachbau der bereits in den bisherigen Ausgaben beschriebenen beiden Miniaturdioramen.

Dass sich die hier beschriebenen Techniken zudem – nahezu unverändert – auch auf die Gestaltung von ganzen Modellbahnanlagen anwenden lassen, beweist der in dieser Ausgabe beginnende Baubericht einer Miniatur-Nebenbahnanlage im Maßstab 1:160 auf einer Fläche von nur wenigen Quadratzentimetern. Doch dazu mehr im Praxisteil ...



Eine Ausgabe entsteht ...

Inhaltsplanung

Die ersten Schritte sind stets die Sondierung der vorliegenden Informationen. Während die Inhalte einiger Rubriken, wie beispielsweise der FLEISCHMANN «piccolo» Historie schon zu Beginn weitgehend feststehen, müssen die Inhalte der anderen Rubriken zunächst geplant und aufeinander abgestimmt werden. Die Grobplanung der einzelnen Kapitel und Rubriken richtet sich dabei zunächst nach den bereits in der letzten Ausgabe angekündigten Themen, die nun um aktuelle Informationen aus unterschiedlichen Quellen zu einem Grobkonzept für diese Ausgabe erweitert werden.

Für Rubriken wie zum Beispiel Highlights bei Online-Auktionen wird in dieser Phase lediglich eine gewisse Anzahl an Seiten reserviert. Die letztendlichen Inhalte werden erst später, anhand der tatsächlich vorliegenden Informationen eingefügt.

Die Vorlage

Basierend auf einem leeren Template entsteht im folgenden aus dem Grobkonzept die Grobgliederung der neuen Ausgabe. An dieser Stelle erfolgt bereits eine grobe Planung der erforderlichen Seitenanzahl, so dass nun die Kopf- und Fusszeilen der Vorlage entsprechend angepasst werden können.

Der Inhalt

Der rote Faden, der sich durch die komplette Ausgabe zieht, wird zunächst im Vorwort grob umrissen.

Im Anschluss werden die ersten Rubriken, wie zum Beispiel der historische Rückblick zunächst mit den entsprechenden Abbildungen gefüllt und in einem vorläufigen Layout angeordnet.

Anschließend werden die verbleibenden Stellen mit der textuellen Beschreibung der einzelnen Modelle eingefügt.

Jede fertiggestellte Rubrik wird in der Inhaltsverzeichnis entsprechend gekennzeichnet. Dass dabei die Ausgabe nicht zwangsläufig von vorne nach hinten geschrieben wird, ergibt sich – wie bereits erwähnt – aus den entsprechen-

Inhalten der einzelnen Berichte, sowie der Verfügbarkeit der erforderlichen Informationen.

Review und Durchsicht

Jeder fertiggestellte Artikel, der auf Informationen aus externen Quellen stammt, wie beispielsweise Berichte über Ausstellungen oder Sondermodelle für bestimmte Kunden, wird nun umgehend an den entsprechenden Ansprechpartner mit der Bitte um Feedback verschickt. Auf diese Weise werden Missverständnisse vermieden und eventuelle Anmerkungen und Korrekturen können noch vor Erscheinen der Ausgabe berücksichtigt werden.

In der Zwischenzeit werden die noch offenen Teile der Ausgabe, die nahezu vollständig aus eigenen Informationen entstehen, mit Text und Abbildungen versehen.

Sobald alle Kommentare eingearbeitet wurden, erfolgt – meist im Abstand von einigen Tagen – nochmals eine Komplettdurchsicht der gesamten Ausgabe sowie ein kritischer Blick über das Gesamtlayout der Ausgabe.

Nicht selten werden auch in dieser Phase nochmals ganze Teile umgearbeitet, sei es weil zwischenzeitlich neue Fotos vorliegen, die Gestaltung einzelner Seiten nicht ganz in das Gesamtkonzept passt, oder wichtige (Sammler-)Informationen gerade eingetroffen sind, die eigentlich in dieser Ausgabe noch berücksichtigt werden müssen.

... Endlich Online

Nachdem nun auch das Gesamtlayout der Ausgabe stimmig erscheint, wird die Originaldatei zunächst in mehreren Auflösungen konvertiert und für die Publikation im Internet vorbereitet.

Nun beginnen meist die entsprechenden Überarbeitungen auf den verschiedenen Seiten der Homepage und die Integration der Dateien der neuen Ausgabe auf der «**piccolo Express**» Homepage.

Im Anschluss an den erfolgreichen Offline-Testlauf erfolgt der Upload der modifizierten und neuen Daten auf den Server, bis die neue Ausgabe allen Interessenten endlich via Download kostenlos zur Verfügung steht. ▶



Zwischen-Bilanz und Rückblick

Rückblick

Nach nicht einmal einem Jahr nach der Veröffentlichung der Erstausgabe im September 2005 zählen heute – schätzungsweise – das Online-Magazin der **«piccolo Express»** heute etwa 15.000 Leserinnen und Leser, die alle 2 Monate die aktuelle Ausgabe direkt von der Homepage via Download beziehen. Eine „Auflage“, die sich meiner Meinung nach sehen lassen kann. Dabei dürfte die Dunkelziffer sicherlich noch etwas höher liegen. Wie aus den zahlreichen Zuschriften hervorgeht, beziehen vor allem Modellbahner, die lediglich über eine Modemverbindung ins Internet verfügen, das Magazin in der Regel von Bekannten mit einer besseren Internetverbindung. Auch aus diesem Grund ist jeweils von der aktuellen Ausgabe zusätzlich eine umgekürzte „Pocket“-Variante mit einer Dateigröße zwischen 1 und 2 MB erhältlich, die sich von der „regulären“ Ausgabe lediglich durch eine geringe Bildqualität unterscheidet. Wie die Downloadzahlen der „Pocket“-Version belegen, entspricht die Nachfrage etwa 20% der regulären Ausgabe.

Lag die Anzahl der Leser in der ersten Phase, in der die aktuelle Ausgabe lediglich an alle Interessenten via Email verschickt wurde zum Schluss bei etwa 3.500 Exemplaren, so hat sich seit der Internetpräsentation und die Bewerbung des Magazins auf der Homepage von Ismael Sailer (www.1zu160.com) die Anzahl der Leserinnen und Leser etwa verfünffacht. Notwendig wurde der Schritt zum direkten Download auch, weil der Versand via Mail in dieser Größe für mich mit vertretbarem Zeitaufwand einfach nicht mehr möglich war.

Mit dem Bezug des Online-Magazins über das Internet eröffnete sich dem **«piccolo Express»** ein wesentlich größerer Interessentenkreis, und so erreichen mich heute fast täglich Emails von Modellbahnern aus nahezu der ganzen Welt, mit Anregungen aber auch Kritik erreichen. Auch wenn diese Emails teilweise erst mit einiger Verzögerung beantwortet werden können, wird dieses Feedback auch zukünftig das Erscheinungsbild des Online-Magazins beeinflussen und prägen.

Resümee

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die aktuellen Auflagenzahlen ist sicherlich, dass es sich beim **«piccolo Express»** um ein kostenloses Magazin handelt. Doch genau dies war von Anfang an geplant. lautet doch eine der Zielsetzungen des Magazins, alle Interessierten N-Spur Modellbahner möglichst umfassend, aktuell und kostenlos in regelmässigen Abständen mit Sammlerinformationen und Bauberichten zu versorgen.

Für mich als Herausgeber Autor und Sammler bedeutet dies, neben einer willkommenen Abwechslung vom (Berufs-)Alltag, mich dem Thema Modell-eisenbahn einmal von einer ganz anderen Seite zu nähern, auch wenn die Publikation einer kompletten Ausgabe von den ersten Ideen bis zum Upload auf die Homepage rund 100 Stunden Zeitaufwand bedeutet.

Entschädigt wird man dafür durch überwiegend positives Feedback sowie zahllose neue Kontakte zu anderen Modellbahn(sammler)kolleginnen und –Kollegen, die vor allem durch Ihre Erfahrungen und Informationen dazu beitragen, den **«piccolo Express»** auch zukünftig noch informativer zu gestalten.

Eine der daraus resultierenden Konsequenzen konnten Sie schon in der letzten Ausgabe finden. Die neue Rubrik „Nachtrag“ ist der Fehlerkorrektur und Ergänzung bereits veröffentlichter Berichte gewidmet. „Nobody is perfect“, und auch die mir zwar breite zur Verfügung stehende Informationsbasis ist natürlich nicht komplett und fehlerfrei.

Bestärkt durch das zahlreiche positive Feedback auf den Praxisteil startet nun ab dieser Ausgabe erstmals ein mehrteiliger, detaillierter Baubericht einer kompletten Modellbahnanlage.

Das Diagramm zeigt eine Übersicht über die Ausgaben des 'piccolo Express'. Es ist in zwei Hauptspalten unterteilt: '1. Jahrgang' und '2. Jahrgang'. Jede Spalte enthält eine Liste von Ausgaben, die durch Pfeile verbunden sind, was den Fortschritt der Veröffentlichung verdeutlicht. Die Ausgaben sind in verschiedene Rubriken unterteilt, wie 'Modellbau', 'Technik', 'Historie' und 'Praxis'. Die Rubriken sind farblich markiert und mit kleinen Bildern illustriert. Die Ausgaben sind in einer chronologischen Reihenfolge angeordnet, beginnend mit der ersten Ausgabe im Jahr 2005 bis zur aktuellen Ausgabe.

Die links abgebildete Übersicht über die **«piccolo Express»** Ausgaben wird unter anderem dazu verwendet, den Überblick über die Inhalte der bisher erschienen und geplanten Ausgaben zu behalten und diese besser planen zu können.

Schon vor dem Beginn einer neuen Ausgabe werden alle Ideen zum Inhalt der einzelnen Rubriken anhand dieser Übersicht aufeinander abgestimmt.

Zusätzlich wird darin auch der aktuelle Stand der einzelnen Artikel der entsprechenden Rubriken, wie auch der geplante Starttermin dokumentiert, zu dem die erforderlichen Informationen vorliegen sollten.

Ausblick

Auch zukünftig wird sich am Grobkonzept des Online-Magazins nichts ändern, d.h. auch zukünftig wird der **«piccolo Express»** kostenlos erhältlich sein.

Trotz der zahlreichen Zuschriften wird es auch von den folgenden Ausgaben keine Printversion geben. Die daraus resultieren Kosten müssten zwangsläufig auf die Leser umgelegt werden und die Vertriebswege neu strukturiert werden. Zudem wäre dieser Aufwand mit dem mir zur Verfügung stehenden Zeitbudget nicht realisierbar.

Derzeit laufen Überlegungen, die technischen Aspekte der einzelnen Modelle – v.a. der Lokomotiven – stärker bei der Vorstellung der Neuheiten zu berücksichtigen.

Da aber auch mir nicht alle Lokomotiven zur Verfügung stehen, und die Zeitspanne zwischen dem Verfügbarkeit im Fachhandel und der Publikation im Magazin oft nur wenige Tage beträgt, werden sich die technischen Aspekte, wie beispielsweise die Digitalisierung analoger Modelle, wohl auch zukünftig auf einige ausgewählte Modelle beschränken, die in Form von Sonderberichten im Praxisteil vorgestellt werden.

In diesem Sinne hoffe ich auch zukünftig auf Ihr zahlreiches (kritisches) Feedback um den **«piccolo Express»** auch zukünftig in der bisherigen Qualität weiterführen zu können, denn auch für dieses Magazin gilt: „Nobody is perfect“.

Ihr **Roland Leipold.**

Die Fussball Weltmeisterschaft 2006 in Deutschland



Was hat eigentlich eine Fussball Weltmeisterschaft mit Modellbahnen gemeinsam?

Genau genommen nicht sehr viel –



Foto: FLEISCHMANN

wären da nicht die attraktiven und zumeist limitierten Sondermodelle in aufwändigen Sonderlackierungen. Auch im Hause FLEISCHMANN wurde anlässlich der Fussball WM 2006 das <piccolo> Programm um ein limitiertes Sondermodell des modernen DB-Diesellokomotivs der Baureihe 642 "Desiro" in aufwendiger WM-Lackierung nach dem Vorbild eines Exemplars der Vogtlandbahn erweitert.

Näheres über dieses ungewöhnliche Modell und vieles Wissenswerte über die Ausbaumöglichkeiten erfahren Sie in dem folgenden Bericht.

Das Vorbild

Die Vogtlandbahn GmbH in Neumarkt verfügt, als Unternehmen der Länderbahn über insgesamt 24 Triebwagen vom Typ "Desiro", die jedoch im Unterschied zu den 18 RegioSprintern vornehmlich auf längeren Distanzen zum Einsatz kommen.

Eigens zur Fussball-WM 2006 in Deutschland wurde der 2000 in Dienst gestellte Triebwagen VT04 als einziges Fahrzeug aus der ersten und zweiten Serie mit einer aufwändigen WM-Beklebung versehen.

Wie auch die anderen Diesel-Triebzüge der Baureihe 642 verfügt auch die "WM-Varinate" über ein 1.Klasse Abteil und ist vollklimatisiert. Das WC ist bereits werksseitig als geschlossenes System realisiert.



Die Leistung dieses Diesellokomotivs, der von Siemens DUEWAG in Krefeld gebaut wird, beträgt 2 x 275 kW mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

Der in Aluminium-Integralbauweise aufgebaute Triebwagen bietet Sitz- und Stehplätze für insgesamt 211 Personen. Bei einer Spurweite von

1435mm und einer Länge von 41,70m bringt es das Original auf ein Gewicht von 62,8t.

Beide Triebwagen sind über ein Jakobs-Drehgestell in der Mitte des Triebzuges fest miteinander verbunden. Die Mehrfachtraktion erfolgt über eine automatische Mittelpufferkupplung an beiden Seiten.

Abb.: FLEISCHMANN



Das Modell

Pünktlich vor Beginn der Fussball-Weltmeisterschaft rollte das Modell mit der Artikelnummer 857420 Ende Mai 2006 in den Fachhandel. Wie auch aus der Artikelnummer ersichtlich, handelt es sich dabei um ein Sondermodell, dass ausschliesslich 2006 in einer limitierten Auflage produziert wird.

Wie schon das Anfang Februar kurz vor der Spielwarenmesse erschienene Neuheitenprospekt erahnen liess, erweist sich dieses Modell nicht zuletzt auch durch die aufwendige und farbenfrohe Bedruckung als echter Blickfang auf jeder Modellbahnanlage oder Sammlervitrine.

Der folgende photographische Streifzug über eine Seite des Triebzuges verdeutlicht die aussergewöhnliche Detaillierung der elf verschiedenen Motive aus der Welt des Fussballs. Da die Bedruckung beider Seiten dem Original entsprechend gleich ist, finden Sie die folgenden Motive auf beiden Seiten des Dieseltriebzuges.

Auch die Beschriftung entspricht exakt dem Vorbild des Dieseltriebzuges VT04 der Neumarkter Vogtlandbahn mit dem Zielbahnhof "Zwickau".

Wie auch das Basismodell des Desiro (7420) aus dem FLEISCHMANN <piccolo> Standardsortiment, bietet das Modell eine vorbildgetreue komplette Durchsicht durch die grossen eingestzten Fensterfronten, wobei sich die Motive wie beim Original teilweise über die Fenster erstrecken, den Fahrgästen aber dennoch den Blick nach außen ermöglichen.

Der schon sprichwörtlichen FLEISCHMANN Qualität entspricht auch die aufwändige Detaillierung des Modells. So sind beispielsweise auch alle Details der Dachpartie bis hin zu den entsprechenden Warnsymbolen detailliert nachgebildet worden.

Technisch gesehen entspricht das analoge Sondermodell dem im letzten Jahr erschienen Basismodell (7420).

Auch hier erfolgt der Antrieb durch einen wartungsfreien Motor mit Schwungmasse, der 4 Räder des einen Triebwagens antreibt, von denen 2 Räder zur Erhöhung der Zugkraft mit Haftreifen ausgestattet sind.

Die Drei-Licht-LED(!) Spitzen- sowie die rote LED Zugschlussbeleuchtung wech-



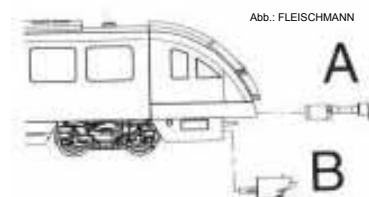


selt automatisch mit der jeweiligen Fahrtrichtung des Zuges.

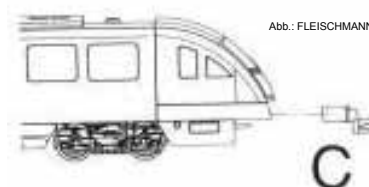
Beide Triebwagen sind vorbildgetreu mit einer Kurzkupplung über ein kulissengeführtes Jakobs-Drehgestell fest(!) miteinander verbunden. Daher sollte unbedingt ein "Knicken" des Zuges nach oben oder unten vermieden werden, um die aufwändige Mechanik nicht zu beschädigen. (Beim Auspacken die Zugeinheit am besten (wie auch in der Anleitung beschrieben) mit beiden Händen aus der Verpackung entnehmen!)

Dem Original entsprechend verfügt das Modell über eine vorbildgetreue Kuppungsattrappe an den Fahrzeugenden, und ist mit einem Adapter sowie mit einem Aufnahmeschacht nach NEM 355 ausgestattet. Für die Mehrfachtraktion, d.h. das Aneinanderkuppeln mehrerer Triebwageneinheiten liegen dem Modell zusätzlich die erforderlichen PROFI-Kupplungen (9545) bei.

Kupplungseinbau für Mehrfachtraktion



1. Kupplungsattrappe A durch Herausziehen vorsichtig entfernen
2. Schütze B vorsichtig abziehen



3. Beiliegenden Kupplungsadapter C in die Aufnahme im Wagenboden stecken



4. PROFI-Steckkupplung D (9545) in den Adapter stecken.

Zusätzlich ist das Modell für den Einbau einer Innenbelichtung (9465) ausgerüstet und besitzt zur nachträglichen Digitalisierung bereits eine Schnittstelle nach NEM 651 zum Einbau eines Decoders.

Doch mehr dazu gleich ...



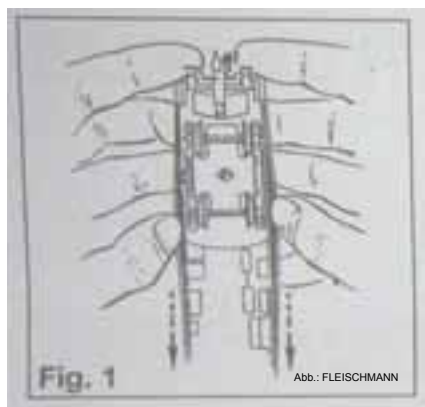
Innenbeleuchtung

Der Einbau der separat erhältlichen Innenbeleuchtung (9465) gestaltet sich relativ einfach und in wenigen Arbeitsschritten zu bewerkstelligen. Besondere Werkzeuge sind dazu nicht erforderlich.

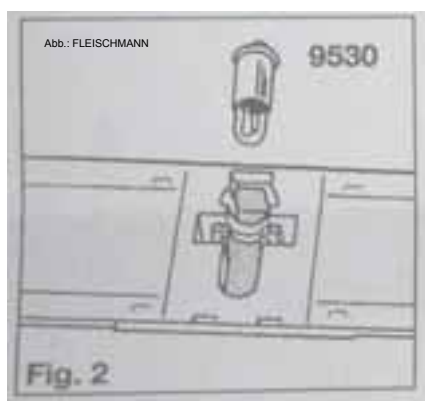
Einbau der Innenbeleuchtung (9465)

Vor dem Einbau den Triebzug am besten auf eine weiche Unterlage legen um Beschädigungen am Dach zu vermeiden.

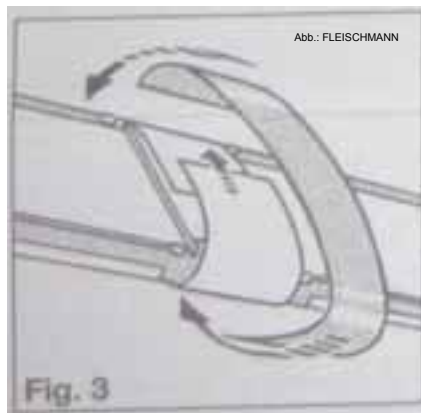
Zum Öffnen eines Wagens beide Daumen-nägel in Höhe der Drehgestelle zwischen Boden und Wagenkasten schieben. Den Boden anheben und am Boden entlang den Wagenkasten zur Mitte spreizen. (Siehe 1). Auf diese Weise trennen Sie Boden und Wagenkasten.



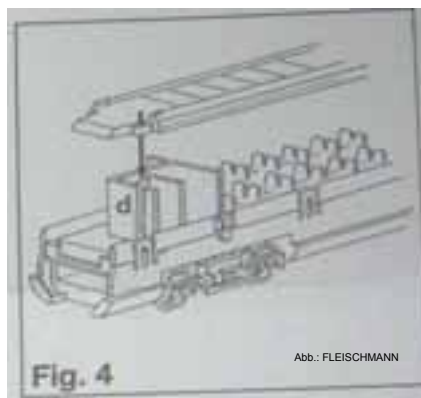
Nun die Glühlampe (9350) in den Lichtleiter einsetzen. (Siehe 2).



Nun zuerst die weisse Schutzfolie von unten, dann die Aluminiumfolie von oben um den Lichtleiter kleben. (Siehe 3). (Dazu vorher die Schutzfolie von der Klebeseite entfernen).



Den so vorbereiteten Lichtleiter so auf die Inneneinrichtung legen, dass der Zapfen (d) der Inneneinrichtung - siehe Abbildung - in die entsprechende Öffnung des Lichtleiters eingreift. (Siehe 4).

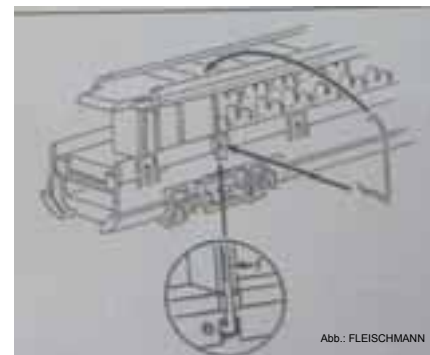


(Bei der digitalen Variante (77420) den Lichtleiter in die vorgesehene Fixierbohrung einlegen).

Nun mit einem Streifen Klebeband vorläufig am Wagenboden fixieren.

Als nächstes wird der Kontaktbügel von unten lose einführen, oben über der Kante des Lichtleiters einhängen und abschließend am Punkt (e) - siehe Abbildung 5 - fest einrasten.

(Beim digitalen Modell (77420) Kontaktbügel über der Kante des Lichtleiters einhängen, dann am Punkt (e) fest einrasten).



Insgesamt müssen 4 Kontaktbügel auf diese Weise montiert werden. Nach der Montage der Kontaktbügel wird das Gehäuse wieder seitenrichtig aufgesetzt.

Nun die Montage für den zweiten Wagen wiederholen. Zur "Belebung" des Modells können die Sitzplätze bei dieser Gelegenheit gleich noch mit einigen Passagieren bestückt werden.

Die Abbildung unten zeigt den erstellten Innenraum des Desiro (ohne Fahrgäste) nach Einbau der Innenbeleuchtung.

Digitalisierung

Nicht zuletzt auch durch die bereits werksseitig eingebaute Schnittstelle nach NEM 651 gestaltet sich auch die Digitalisierung des analogen Desiro (857420) nicht schwierig.

Zum Einsatz kommt in diesem Fall der entsprechende DCC-Decoder der Firma FLEISCHMANN (6858). Damit ist eine Steuerung sowohl durch den LOK-BOSS, wie auch das TWIN-CENTER möglich. Der Decoder (6858) mit einer Größe von nur 13 x 9,1 x 3,7mm bietet dabei die folgenden Funktionen:

Licht:	Ein-/ausschaltbar sowie fahrtrichtungsabhängig.
Regelung:	Lastunabhängige Geschwindigkeit
Verzögerung:	Anfahr- und Bremsverzögerung in mehreren Stufen regelbar



(857420) Vorbildgetreu beleuchteter Dieseltriebzug "Desiro" nach Einbau der Innenbeleuchtung (9465)

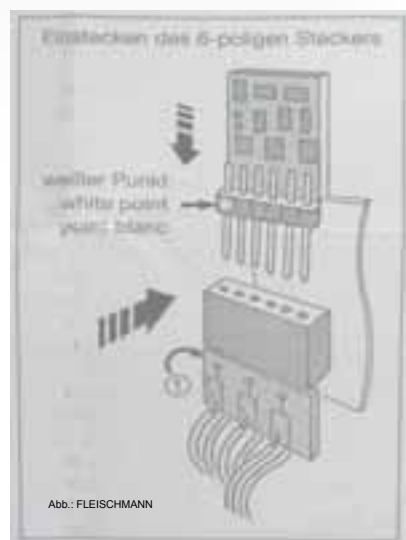
Einbau des DCC-Decoders (6858)

Der Einbau des DCC-Decoders erfolgt auf der Unterseite des Modells in dem Triebkopf, der auch den Motor beinhaltet.

Vor dem Einbau des DCC-Decoders sollten unbedingt die Warnhinweise in der Bedienungsanleitung beachtet werden.

So sollte man unbedingt vor dem Berühren des DCC-Decoders einen geerdeten Gegenstand, wie beispielsweise einen Heizkörper anfassen.

Der mit einer 6-poligen Schnittstelle nach NEM 651 ausgestattete DCC-Decoder (6858) wird an der Stelle (E) – siehe Abbildung unten – angebracht.



Nun den Brückenstecker der Schnittstelle abziehen und den Stecker des Decoders einstecken. Dabei unbedingt auf die Gleichlage der mit "1" gekennzeichneten Anschlusskabel mit dem weißen Punkt am Stecker achten. (Siehe Abbildung oben).

Verwendung von Fremddecodern:

Fleischmann verwendet auf der Platine eine spezielle Pufferschaltung, die verhindern soll, dass die LEDs bei einer Stromunterbrechung aufblitzen. Offensichtlich hat Fleischmann diese Schaltung nur zusammen mit ihren eigenen Decodern getestet, so dass es **bei der Verwendung von Fremddecodern zu Problemen kommen kann**. Zur Lösung dieses Problems muss ein Pufferkondensator ausgebaut werden.

Weitere Info's dazu finden Sie unter: <http://www.1zu160.net/digital/einbau.php>

Programmierung des DCC-Decoders (6858)

Gemäß NMRA-Vorschrift verfügt der DCC-Decoder über eine Reihe weiterer Einstellmöglichkeiten, die sein Verhalten beeinflussen. Diese Informationen werden in sogenannten CV's (Configuration Variable – Konfigurierbarer Parameter) gespeichert. Die bereits vorkonfigurierten Grundwerte der CV's können mit den TWIN-CENTER (6802) und anderen DCC-Steuergeräten nach NMRA-Norm umprogrammiert werden. Das Fahrzeug verhält sich dann der entsprechend den neuen Vorgaben der geänderten CV's.

Mit dem LOK-BOSS ist keine Veränderung dieser voreingestellten Werte möglich, d.h. der Betrieb ist nur mit den werksseitig eingestellten Parametern möglich!

Die nachfolgenden Tabelle gibt einen Überblick über die Funktionen des DCC-Decoders in Verbindung mit den FLEISCHMANN Steuereinheiten TWIN-CENTER (bzw. einem DCC-Steuergerät) und dem LOK-BOSS.

Funktion des DCC-Decoders	TWIN-CENTER	LOK-BOSS
mögliche Adressen	1- 9999	1-4
Adressänderung möglich	ja	ja
Licht ein/aus	ja	ja
Anfahrverzögerung (Stufen)	255	-
Bremsverzögerung (Stufen)	255	-
Einstellbare Mindestgeschwindigkeit	ja	-
Einstellbare Höchstgeschwindigkeit	ja	-
Motorsteuerkennlinie	ja	-

Die einzelnen CV-Werte des FLEISCHMANN DCC-Decoders (6858), sowie die werksseitig verwendeten Werte und Regelungsbereiche der einzelnen CV's entnehmen Sie bitte der Bedienungsanleitung des DCC-Decoders.

Abschliessend noch ein paar Hinweise zu den Möglichkeiten des DCC-Decoders (6858).

Einsatz auf analogen Anlagen

Auch der Einsatz des digitalisierten Desiro auf einer analogen Gleichstrommodellbahnanlage ist kein Problem. Durch die bereits im Lieferzustand des Decoders entsprechend konfigurierten CV's (CV29 und CV12), kann das Modell ohne Änderungen oder Umprogrammierungen auch auf "analogen" Gleichstrombahnen in Betrieb genommen werden.

Anfahr- und Bremsverzögerung

Zur vorbildgetreuen Simulation des Anfahr- und Bremsverhaltens sind bereits ab Werk im Decoder die entsprechenden Beschleunigungs- und Verzögerungswerte eingestellt. Oftmals, wie beispielsweise beim Rangieren, ist es aber hilfreich, auf diese Simulation zu verzichten. Durch die Funktionstaste "f1" (beim TWIN-CENTER und LOK-BOSS) kann diese Funktion ein- und ausgeschaltet werden.

Rangieren

Gerade beim Rangieren ist eine feinfühligere Geschwindigkeitsregulierung gefragt. Über die Funktionstaste "f2" kann die Geschwindigkeit des DCC-Triebzuges "halbiert" werden, um bei gleichem Reglerbereich die Geschwindigkeit noch exakter regulieren zu können.

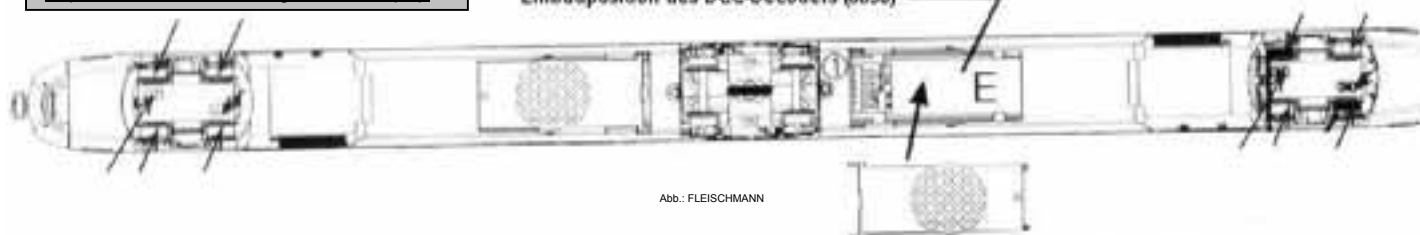
Resümee

Insgesamt gesehen ist dieses Modell – auch in der analogen Ausführung – nicht nur durch die hervorragende Detaillierung und Lackierung ein echter Hingucker und eine bleibende Erinnerung an die Fussball-WM 2006 in Deutschland. Durch den Einbau einer Innenbeleuchtung und die Digitalisierung lässt sich der Vorbildcharakter des Modells nochmals erheblich steigern, wobei sich der Umbau sehr einfach gestaltet.

Für alle Interessenten lohnt es sich in jedem Fall schnell zuzugreifen, da auch dieses Modell nur in einer limitierten Auflage verfügbar ist.

Roland Leipold ■

Einbauposition des DCC-Decoders (6858)



Nachtrag zum Bericht in der Ausgabe 5 „FLEISCHMANN Sommeraktion 2006“

Bei den in der Ausgabe 5 erwähnten Modellen einer Dampflok der Baureihe 80 in RAG Sonderlackierung (**837027**) sowie dem Kühlwagen-Zugset (**838381**) handelt es sich **nicht(!)** – wie beschrieben – um **Eurotrain (bzw. idee +spiel)** sondern um Vedes bzw. Spielzeugring-Modelle. Beide Artikel waren 2003 somit nur in Vedes- bzw. Spielzeugring-Fachgeschäften erhältlich.

Hier noch einmal die Abbildung der entsprechenden Modelle, die nun auch im Rahmen der FLEISCHMANN Sommeraktion 2006 allen Fachhändlern angeboten wurden.

Allen aufmerksamen Lesern vielen Dank für diesen Hinweis.



837027 · Tenderlok der RAG, BR 80,
Ep. III/IV

Fotos: FLEISCHMANN



838381 · Kühlwagen-Set
„Seefische“

Nachtrag zum Bericht in der Ausgabe 5 „Online Auktionen Juni 2006“

Von dem im Rahmen der Highlights bei Online-Auktionen präsentierten **Wagenset „Nürnberger Christkindlesmarkt“** gibt es **zwei Varianten**.

Die erste – und auch im Bericht erwähnte – Variante stammt von 1993. Zusätzlich wurde anscheinend 1999 eine weitere (Rest-)Auflage dieses Sets angeboten.

Beide Sets erschienen jeweils unter der Artikelnummer 938800. Der einzige Unterschied zwischen beiden Varianten ist dabei die Bedruckung des blau lackierten Kühlwagens.

In der ersten Variante (von 1993) trägt dieser die Beschriftung „Frohes Fest 1993“ (in gold) sowie eine winterliche Kulisse des Christkindlesmarktes.

In der zweiten Variante – von 1999 – wurde lediglich die Jahreszahl auf 1999 geändert und ist nun – verglichen mit der ersten Variante – invers dargestellt.

Weitere Informationen über die Auflage der beiden Varianten sind leider nicht bekannt.

Vielen Dank an Manfred Gebauer für diesen interessanten Hinweis.

Roland Leipold ■



Fotos: Manfred Gebauer



4. Neuheitenaktion Juni 2006

Im Rahmen der vierten Neuheiten-auslieferung 2006 wurden gegen Ende Juni die folgenden Modelle im an den Fachhandel ausgeliefert.

Sondermodelle

Allen voran ist nun eine weitere Variante des Dieseltriebzuges der Baureihe 642 "Desiro" (867420) erhältlich, diesmal in der blau-weißen Lackierung der "Connex Verkehr GmbH" mit gelben Stirnseiten und Türen.

Dem Vorbild entsprechend verfügt auch diese Farb- und Beschriftungsvariante des Dieseltriebzuges der Baureihe 642 über eingesetzte Fenster und eine absolut vorbildgetreue, der Epoche V entsprechende Lackierung sowie eine absolut lupenreine Beschriftung.

Technisch entspricht das analoge Modell mit einer Länge von 261mm exakt den bereits bekannten Modell (7420) aus dem Standardsortiment. Neben der Dreilight-LED-Spitzenbeleuchtung und der – mit der Fahrtrichtung wechselnden – roten Zugschlussbeleuchtung, verfügt das analoge Modell über einen Motor mit Schwungmasse, eine 6-polige Schnittstelle nach NEM 651 zur einfachen nachträglichen Digitalisierung (z.B. mit dem FLEISCHMANN Decoder 6858), und ist für den Einbau einer Innenbeleuchtung (9465) vorbereitet. *(Weitere Details dazu entnehmen Sie bitte dem vorherigen Bericht).*

Mit dem Modell (868263) eines 4-achsigen Hochbordwagens der US-Bauart OO der DR kommt nun ein weiterer Güterwagen der Epoche III – ebenfalls in limitierter Auflage – in den Handel.



▲ (867420) Dieseltriebzug "Desiro" in Sonderlackierung der "Connex Verkehr GmbH"

Bei diesem Sondermodell handelt es sich um eine Beschriftungsvariante der DR in der britischen und amerikanischen Zone in hervorragender Detaillierung.

Mit dem gedeckten Güterwagen (868390) erscheint zeitgleich ein weiteres Sondermodell nach US-Bauart auf dem Markt. Im Vergleich zum Modell (8390) aus dem Standardsortiment handelt es sich dabei sowohl um eine Formvariante mit 5 Lüfterklappen und Stirnseitenversteifung sowie um eine Farb- und Beschriftungsvariante des DRG-Pfeilwagens in grauer Lackierung der Epoche II. Auch dieses Modell besticht durch seine ungewöhnliche Detaillierung und vorbildgetreue Beschriftung.

Bei dem Grossraumselfstentladewagen der Bauart Falns(183) der RAG (868523) handelt es sich um eine Beschriftungsvariante des Modells (8525) aus dem Standardprogramm mit

blauem Ruhrkohle AG-Logo und einem "100 Jahre EVA" Schild. Wie schon das Basismodell ist auch diese Variante der Epoche V entsprechend originalgetreu beschriftet und lupenrein bedruckt.

Wie nahezu allen neuen Modelle sind auch die hier vorgestellten Sondermodelle alle mit einer beidseitigen Kulisenmechanik ausgestattet, die in Verbindung mit der PROFI-Kupplung (9545) einen echten Kurzkupplungsbetrieb ermöglicht.

Wie auch aus den Artikelnummern (86xxxx) ersichtlich, werden diese Modelle lediglich 2006 in einer limitierten Auflagen produziert. ►



▲ (868523) Selbstentladewagen – Bauart Falns (183) – der RAG

Fotos: FLEISCHMANN



▲ (868263) Hochbordwagen der DR (Brit.-/US-Zone)



▲ (868390) Ged. Güterwagen der DRG (US-Bauart)

(7422) Diesellokomotive "Desiro" in der ÖBB-Varinate ▼

Foto: FLEISCHMANN



Triebwagen

Als vierte Farb- und Beschriftungsvariante (neben der im letzten Jahr erschienenen DB-AG Ausführung des Modells) ist nun auch die ÖBB-Varinate des Diesellokomotives "Desiro" erhältlich.

Das Modell (7422) der österreichischen Baureihe 5022, das auch in den nächsten Jahren das FLEISCHMANN <piccolo> Standardsortiment bereichern wird, entspricht in seiner rot-weißen Epoche V - Lackierung exakt

dem Original der ÖBB.

Auch die absolut lupenreine Beschriftung sowie die Detaillierung des Modells entsprechen genau dem Vorbild.

Aus technischer Sicht entspricht das Modell der analogen Variante aus dem Standardsortiment (7420). Das Modell verfügt neben eingesetzten Fenstern über eine mit der Fahrtrichtung wechselnde Drei-Licht-LED Spitzen- sowie eine rote Zugschlussbeleuchtung. Die Kurzkupplung zwischen den beiden Fahrzeugen erfolgt

vorbildgetreu über ein Jakobs-Drehgestell zwischen den Fahrzeugen. Dem Vorbild entsprechend verfügt das Modell beidseitig über eine Kupplungsattrappe. Für Mehrfachtraktion liegen die entsprechenden PROFI-Kupplungen bei. Zur nachträglichen Digitalisierung verfügt das Modell bereits über eine 6-polige Schnittstelle nach NEM 651.

Weitere Details sowie Um- und Ausbaumöglichkeiten des Modells entnehmen Sie bitte dem Bericht über das WM-Sondermodell in dieser Ausgabe.

Güterwagen

Eigentlich bereits für das Modelljahr 2005 angekündigt, sind nun auch die beiden Muldenkippwagen (8530) und (8531) der Bauart Fans(128) der DB-AG (DB-Cargo) im Fachhandel eingetroffen.

Bei diesem Modell handelt es sich um komplette Neukonstruktion, die als Varinate mit Handbremse (8530) sowie ohne Handbremse (8531) ausgeliefert wird.

Beide Modelle sind dem Vorbild der Epoche V entsprechend verkehrsrot lackiert und bestechen vor allem durch durch filigrane Detaillierung sowie die detaillierte und absolut lupenreine Beschriftung. Dem Vorbild entsprechend besitzen beide Modelle unterschiedliche Wagennummern.

(8530): (31 80 677 0 513-3)

(8531): (31 80 677 0 552-1)

Anderes als bei den Modellen aus dem H0-Programm lassen sich in die beiden Mulden bei der <piccolo> Variante nicht(!) zur Seite kippen sondern sind starr mit dem Untergestell verbunden. ►



Endlich lieferbar ...

(8530) Muldenkippwagen – Bauart Fans(128) ▲

mit Handbremse (31 80 677 0 513-3) und ...

ohne Handbremse (31 80 677 0 552-1) ▼

Fotos: FLEISCHMANN



FLEISCHMANN stellt vor:



P 8 – eine Legende feiert Jubiläum



86 4168

Stahlgüterzuglokomotive der DB, Baureihe 38.10-40, Epoche III
H0 Art.-Nr.: 86 4168
N Art.-Nr.: 86 7108 (in Arbeit)

Leistungsfähiges Exklusivmodell
Lieferung: September 2006 (nicht)

Reihe 5022 – Desiro der ÖBB

7422



„Desiro“ der ÖBB,
Reihe 5022, Epoche V
N Art.-Nr.: 7422

Als Sondermodell:
„Desiro“ der Cernus, Epoche V
N Art.-Nr.: 88 7420
Lieferung: Sommer 2006 (nicht)

Foto: FLEISCHMANN

... und weitere Neuheiten

bei Ihrem Fachhändler!

Poster zur 4. Neuheitenauslieferung 2006. Auch die FLEISCHMANN «piccolo» Variante des Sondermodells der Baureihe 38(40-10) (867168) war ebenfalls noch im Juli im Rahmen der 5. Neuheitenauslieferung im Fachhandel erhältlich.

5. Neuheitenaktion Juli 2006

Im Rahmen der 5. Neuheitenauslieferung wurden von FLEISCHMANN Ende Juli bzw. Anfang August 2006 die folgenden N-Spur Modelle an den Fachhandel ausgeliefert.

Exklusivmodelle

Mit der DB-Dampflokomotive der Baureihe 38 (10-40) erscheint in einer limitierten Auflage 2006 eine weitere Variante dieser Baureihe in typischer Epoche III Lackierung anlässlich des 100. Geburtstages der P8. Diese Beschriftungsvariante entspricht exakt dem Vorbild 38 2383 mit der Beschriftung "Bw Tübingen", "BD Stuttgart". Das Exemplar ist erhalten geblieben und steht mittlerweile im Deutschen Dampflokomotiv-Museum (DDM), Neuenmarkt-Wirsberg. Technisch entspricht das hervorragend detailierte und originalgetreu beschriftete Modell der Basisvariante 7160 aus dem Standardprogramm.

Als limitiertes Exklusivmodell ist nun das Güterwagenset (868530) – bestehend aus zwei Muldenkippwagen mit bzw. ohne Handbremse, Bauart Fans128 der DB-AG (DB-Cargo) erhältlich. Beide Wagen entsprechen den im Standardsortiment erhältlichen Muldenkippwagen (8530 bzw. 8531), besitzen aber unterschiedliche neue Wagennummern, so dass von diesem Wagentyp nun insgesamt 4 verschiedene Varianten erhältlich sind.



(867168) DB-Dampflokomotive BR38(10-40) in Jubiläumslackierung



(868530) Güterwagenset – bestehend aus 2 Muldenkippwagen mit (31 80 677 0 103-9) bzw. ohne Handbremse (31 80 677 0 195-9). Bauart Fans128 der DB-AG (DB-Cargo).

und 2. Klasse sowie einem Eilzug-Steuerwagen 2. Klasse mit Gepäckraum. Der Gesamtzug hat eine Länge von 430 mm. Alle Wagen sind für den Einbau einer Innenbeleuchtung, sowie echten Kurzkupplungsbetrieb in Verbindung mit der PROFI-Kupplung (9545) vorbereitet.

Mit dem ebenfalls enthaltenen TWIN-CENTER (6802) sowie der DIGITAL CONTROL Trafo (6811) stehen dem Benutzer alle Möglichkeiten der DCC-Digital-Technik zur Verfügung.

Das beiliegende Gleismaterial ermöglicht auf einer Fläche von 96cm x 45cm den Aufbau eines Gleisovals im Radius R1 mit langem Überholgleis und zwei Entkopplungsgleisen.

Alle Exklusiv- und Sondermodelle dieser Neuheitenauslieferung werden nur 2006 in einer limitierten Auflage produziert. Die Lieferung an den Fachhandel erfolgt daher nur solange der Vorrat reicht.

Roland Leipold

Startset

Mit dem digitalen Startset (89365) ist nun ein weiteres, sehr interessantes Startset, für den Einstieg in die digitale FLEISCHMANN Welt erhältlich, das in dieser Ausstattung kaum Wünsche offenlässt. Das Set beinhaltet eine Tenderlokomotive der Baureihe 65 in der DB-Ausführung der Epoche III (87165) mit lastgeregeltem DCC-Decoder und fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel, zwei 3-achsigen Umbauwagen 2. Klasse bzw. 1.



(89365) Digitales Startset bestehend aus DB-Tenderlokomotive – Baureihe 65 – mit DCC-Decoder, 1 Umbauwagen 2. Klasse, 1 Umbauwagen 1./2. Klasse und 1 Eilzug-Steuerwagen 2. Kl. mit Gepäckraum, TWIN-CENTER 6802 mit Handbuch, DIGITALCONTROL-Trafo 6811 sowie umfangreichem Gleismaterial.



Absolutes Highlight der FLEISCHMANN <piccolo> Neuheiten auf der Spielwarenmesse 1976 in Nürnberg war sicherlich der erste Diesellokomotivzug der Firma in der Spurweite 1 zu 160. Neben zwei weiteren Elloks wurde in diesem Jahr aber auch die Palette an Personen- und Güterwagen erweitert.

Mehr über alle Neuerscheinungen der Jahre 1976 und 1977 erfahren Sie in dem folgendem Bericht.

Der 1976 als Schnelltriebwagen-Garnitur (7430) der Baureihe 614 der DB erstmals präsentierte Diesellokomotivzug wurde in der damals typischen kieselgrauen-orangen DB-Lackierung ausgeliefert. Das Modell bestand aus einem Triebwagenkopf MIT

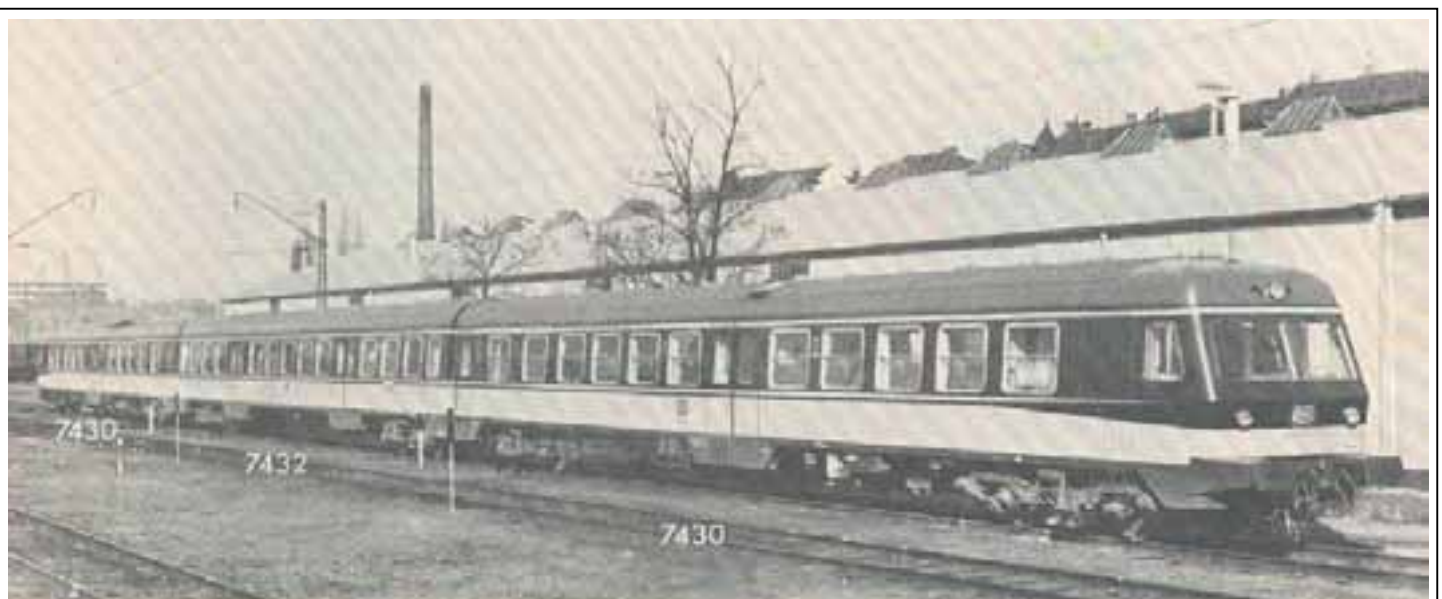
sowie einem Triebwagenkopf OHNE Motor. Die Gesamtlänge beider Triebköpfe betrug – dem Vorbild entsprechend – 334mm. Die Kupplung beider Triebköpfe erfolgte über eine Standardkupplung. Neben der hervorragenden Detaillierung zeichnete sich das Modell vor allem durch seine vorbildgetreue Beschriftung. Serienmässig war das Modell mit einer 3-Licht-Spitzenbeleuchtung, sowie einer roten Zugschlussbeleuchtung ausgestattet, die entsprechend der Fahrtrichtung wechselte.

Zur idealen Ergänzung und originalgetreuen Zugbildung erschien parallel dazu der passende Mittelwagen (7432) als Modell der Baureihe 914, ebenfalls in kieselgrauer-oranger Lackierung. Damit konnten – wie unten abgebildet – alle

damals eingesetzten 2-, 3- und 4-teiligen Zuggarnituren durch Ergänzung mit einem bzw. zwei Mittelwagen (7432) nachgebildet werden.

Als weitere Neuheiten erschienen 2 Farb- und Beschriftungsvarianten von Elloks der Baureihe 110 (7333) und 151 (7381) in damals aktueller türkis-beiger DB-Lackierung.

Sowohl die 4-achsige Ellok (BR 110) als auch die 6-achsige Ellok (BR 151) waren mit einer fahrtrichtungsabhängigen 3-Licht-Spitzenbeleuchtung, sowie einer wahlweisen Stromabnahme durch die Schiene bzw. Oberleitung ausgestattet. Auch diese beiden Lokomotiven faszinierten durch ihre ungewöhnliche Detaillierung und die dem Vorbild entsprechende Beschriftung, auch wenn die Lackie-





nung nicht an allen Stellen absolut trennscharf verlief. Als kritisch erwies sich dabei vor allem der Verlauf des türkisen Steifens im Bereich der Türeinstiege. Welcher Beliebtheit sich aber dennoch beide Modelle seit damals erfreuten, zeigt sich wohl auch daran, dass diese, wenn auch in einer überarbeiteten Variante, noch bis vor einigen Jahren im Standardprogramm erhältlich waren.

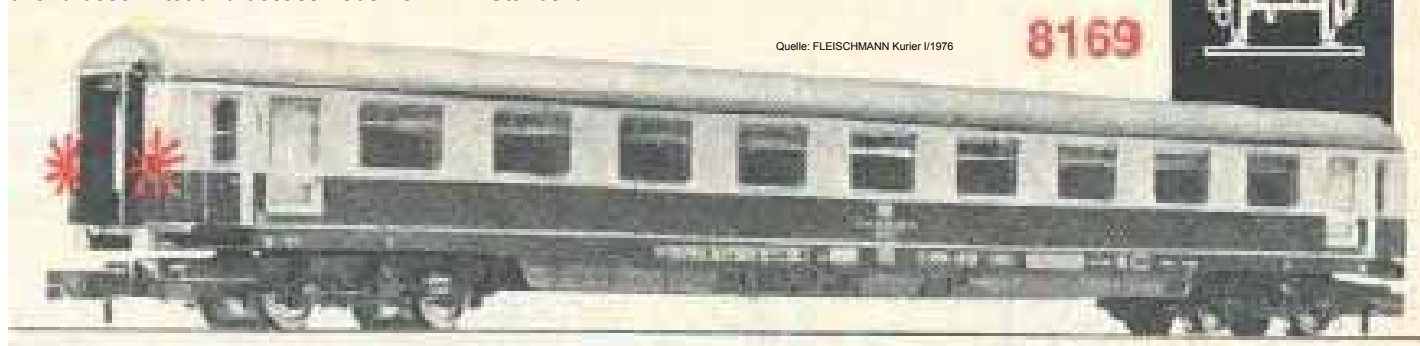
Auch das FLEISCHMANN <piccolo> Sortiment an Personenwagen wurde 1976 um zwei weitere Modelle erweitert.

Ebenfalls neu war ein Abteilwagen 3.Klasse mit Bremserhaus der Baureihe "Ci" der ehemaligen DR. Das überaus detaillierte Modell in typischer grüner Lackierung war dem Original entsprechend beschriftet und besass neben ein-

gesetzten Fenstern auch eine Inneneinrichtung.

Mit dem IC-Fernschnellzugwagen 1.Klasse in typischer creme-roter TEE-Lackierung war nun auch ein Zugschlusswagen mit vorbildgetreuer Beleuchtung erhältlich. Damit eignete sich das Modell ideal zur Ergänzung der bereits erschienenen TEE-Personenwagen.

Highlight dieses Modells der DB- Bauart Avümz(111) war eine elektronische Zugschlussbeleuchtung, die ein gleichmässiges Leuchten der beiden Zugschlussleuchten in beiden Fahrtrichtungen ermöglichte. Natürlich verfügte auch dieses Modell neben eingesetzten Fenstern über eine originalgetreue Inneneinrichtung. Detaillierung und Beschriftung entsprachen auch hier dem schon damals sprichwörtlichen FLEISCHMANN Standard.

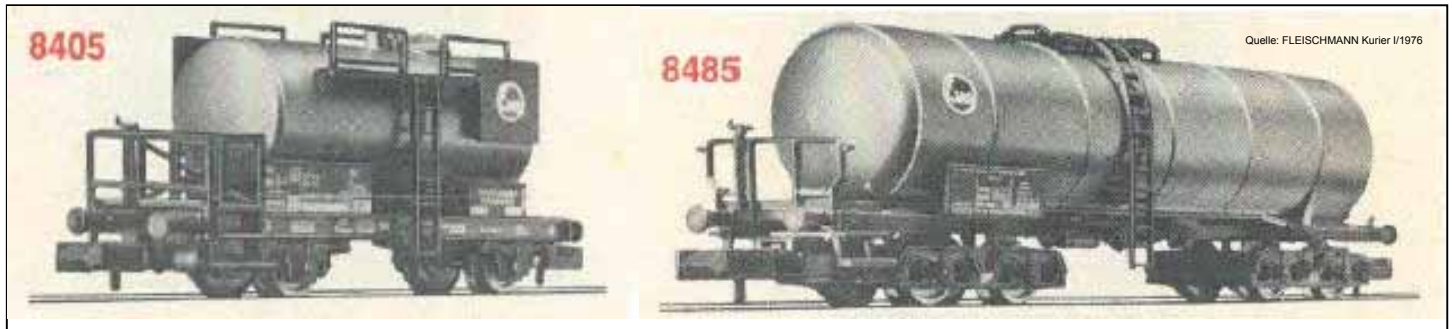


Bei den Güterwagen wurde das FLEISCHMANN <piccolo> Programm um einen Klappdeckelwagen (8210) mit Bremserbühne der Baureihe "K25" der DB in typischer rotbrauner DB-Lackierung erweitert. Als Besonderheit lassen sich alle 6 Deckel einzeln öffnen.

Ebenfalls ab 1976 neu im Sortiment war der DB-Behältertragwagen (8230) nach dem Vorbild der Bauart "Lbs 598". Sowohl der 2-achsige Tragwagen, wie auch die 5 abnehmbaren Behälter der Brauerei "EKU" aus Kulmbach sind vorbildgetreu beschriftet.

Erweitert wurde in diesem Jahr auch das Angebot an Tankwagen, basierend auf den zuerst erschienenen Grundmodellen (8400 und 8480) um zwei weitere Farb- und Beschriftungsvarianten der Firma "EVA".





Quelle: FLEISCHMANN Kurier I/1976

Zusätzlich zu den bereits erschienenen Tankwagen waren ab 1976 zwei weitere Farb- und Beschriftungsvarianten der Firma "EVA" erhältlich.

Beim Modell (8405) handelt es sich um eine Nachbildung eines 2-achsigen 21,7m³ Kesselwagens mit Bremserbühne in originalgetreuer Beschriftung und grauer Lackierung des Kessels.

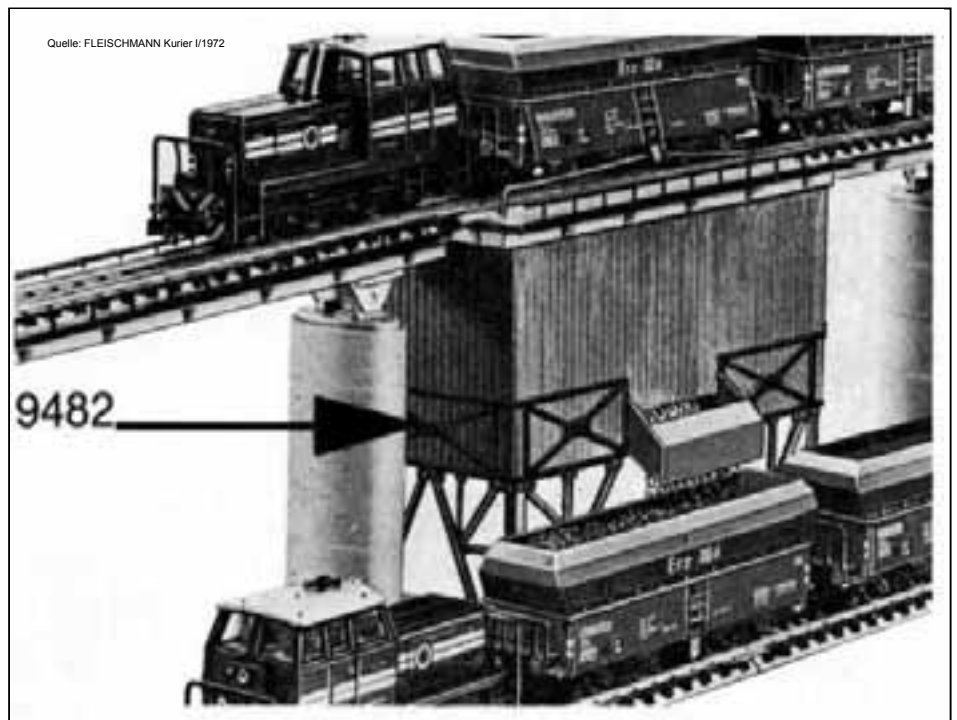
Die Modellreihe der 4-achsigen 77m³ Flüssigkeit-Transportwagen wurde mit dem Modell (8485) der Firma "EVA" in entsprechender grauer Kessellackierung um ein weiteres Exemplar erweitert. Auch dieses Modell verfügt über eine Bremserbühne und ist absolut lupenrein beschriftet.

Als echte Formneuheit erschien 1976 erstmals ein Modell des Selbstentlade-wagens der Gattung 626 in typischer rotbrauner DB-Lackierung. Das 73mm lange Modell verfügt an beiden Seiten über 4 bewegliche Schiebeverschlüsse im Wagenboden, über die das Schüttgut originalgetreu – beispielsweise in Verbindung mit der Selbstentladestation 9482 – ent- bzw. beladen werden kann.

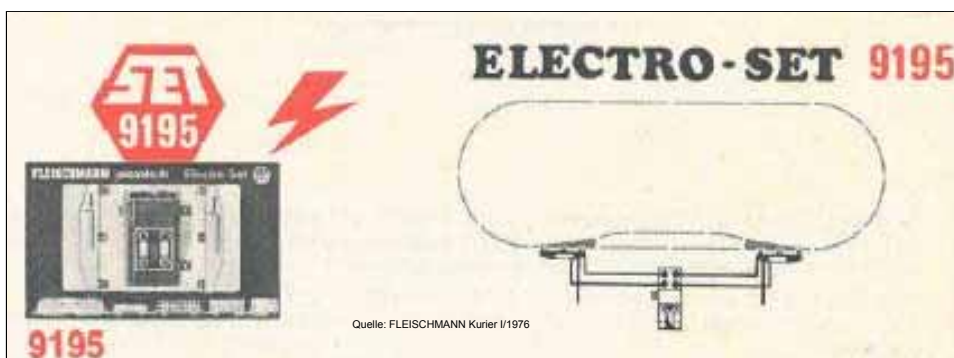
Das Zubehörprogramm wurde in diesem Jahr um ein Elektroset (9195) erweitert. Mit Hilfe dieses Sets, bestehend aus zwei Weichenantrieben (1x 9421 und 1x 9422) mit verlängerten Anschlüssen sowie dem Schaltpult (6920), konnten zwei mechanische Weichen bequem vom Schaltpult aus elektrisch gestellt werden.



Quelle: FLEISCHMANN Kurier I/1976



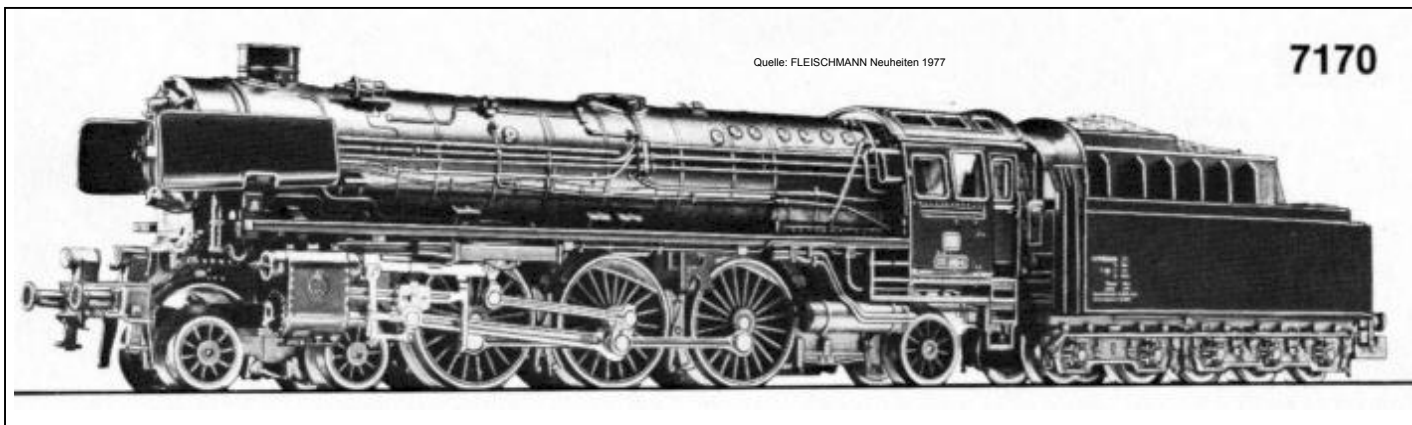
Quelle: FLEISCHMANN Kurier I/1972



Quelle: FLEISCHMANN Kurier I/1976

Nach diesem kurzen Überblick über die Neuheiten des Modelljahres 1976 berichtet der folgende Teil über die FLEISCHMANN <piccolo> Neuheiten der Spielwarenmesse 1977.

Viele der hier und im folgenden vorgestellten Neuheiten finden Sie – wenn auch in technisch überarbeiteter Form – auch heute noch im FLEISCHMANN <piccolo> Standardprogramm.

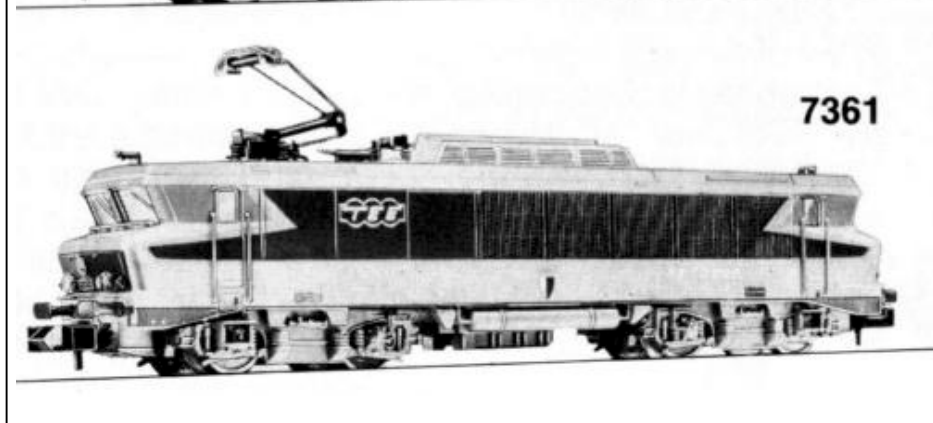


Einer der FLEISCHMANN <piccolo> Top-Neuhieten des Modelljahres 1977 war zweifellos das langerwartete Modell einer Schleppender-Dampflok (7170) der Baureihe 011 in DB-Ausführung mit vorbildgetreuem Kohletender. Genau wie die Schwesterlok (7171), der Baureihe 012 (vom BW Rheine), ist auch dieses Modell absolut vorbildgetreu schwarz-rot lackiert und dem Original entsprechend beschriftet. Die 6-achsige Schnellzug-Dampflok mit der Achsfolge 2' C1' h³ brachte es auch in der Nenngröße "N" auf eine Länge von 158mm war beidseitig mit einer 3-Licht Beleuchtung ausgestattet.

Als Farb- und Beschriftungsvariante der basisvariate (7230) erschien in diesem Jahr erstmals die Diesellok der Baureihe 212 in der damals aktuellen ozeanblau-beigen DB-Lackierung. Das Modell dieser 78mm langen 4-achsigen dieselhydraulischen Mehrzwecklok war serienmäßig mit einer fahrtrichtungsabhängigen 3-Licht-Spitzenbeleuchtung ausgestattet. Auch dieses Modell glänzte schon damals durch seine außergewöhnliche Detaillierung sowie die vorbildgetreue Bedruckung und lupenreine Beschriftung.

Kein Wunder also, dass beide Modelle – wenn auch technisch überarbeitet – über 25 Jahre zum Standardsortiment zählten.

Mit den FLEISCHMANN <piccolo> Modellen einer Ellok der Baureihe 15001 (7360) in grüner Lackierung sowie der Baureihe 15006 (7361) in "INOX"/roter TEE Lackierung kamen ►



nun auch alle Freunde der französischen Eisenbahngesellschaft SNCF voll auf ihre Kosten. Die beiden sehr detaillierten Modelle gaben die etwas eigenwillige Form des Originals hervorragend wieder. Sowohl die silber-rot lackierte TEE Variante, wie auch die grüne lackierte Modell waren dem Vorbild entsprechend beschriftet und erweiterten das bereits erschienene Sortiment an modernen 4-achsigen französischen aber auch internationalen Schnellzugwagen (8151 und 8152) in idealer Weise.

Mit der E32 erschien im Herbst das Modell einer 1'C 1' Mehrzweck-Ellok (7369) der Baureihe E 32(1) in grüner DB-Lackierung. Wie beim Original verfügte auch das 5-achsige Modell über eine Blindwelle. Die filigrane Detaillierung sowie die vorbildgetreue Lackierung und Beschriftung rundeten den überaus gelungenen Eindruck des Modells ab.

Wie bei allen bisher erschienenen FLEISCHMANN «piccolo» Ellok-Modellen erfolgte auch bei diesen Neuheiten die Stromaufnahme wahlweise entweder über die Schiene bzw. die vorbildgetreuen federnden Einholm-Dachstromabnehmer. Natürlich waren auch diese Modelle mit einer entsprechend der Fahrtrichtung wechselnden 3-Licht-Spitzenbeleuchtung ausgestattet.

Bei den Personenwagen wurde das bestehende Sortiment um 3 Nahverkehrswagen mit 2.Klasse bzw. 1. und 2.Klasse Abteilen ergänzt. Diese 4-achsigen Umbauwagen gab es nun in drei Varianten, alle in damals typischer grüner DB-Lackierung mit Inneneinrichtung und originalgetreuer Beschriftung:

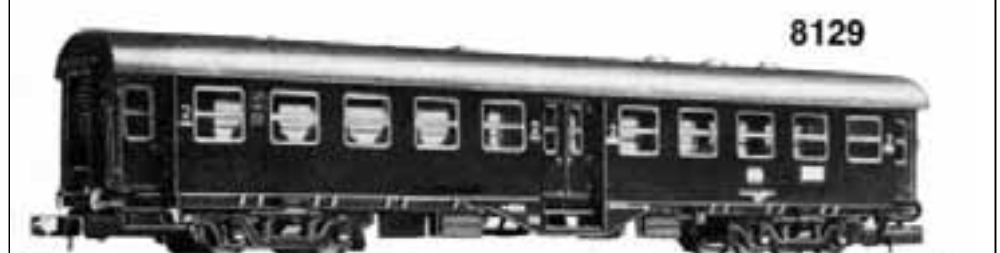
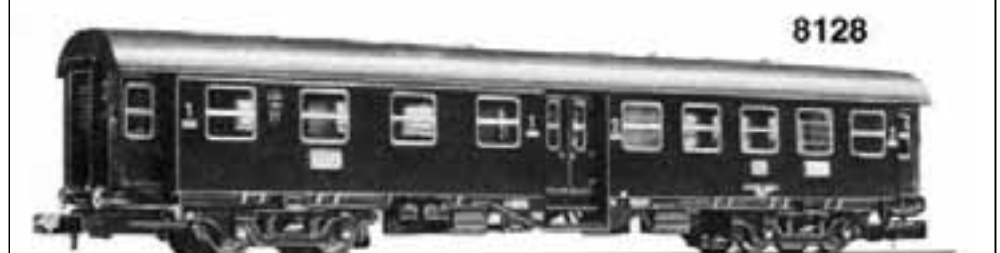
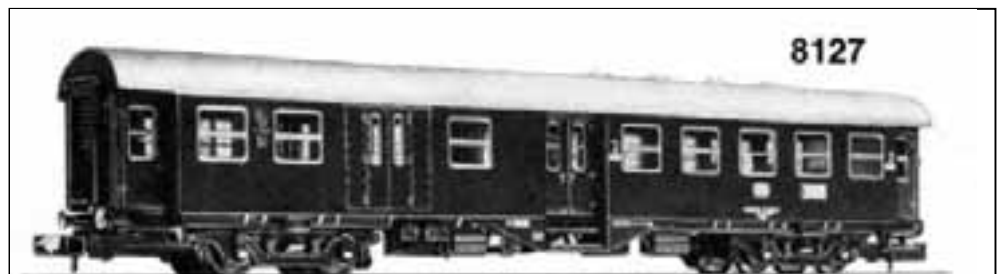
Das Modell (8127) entspricht einem 2.Klasse Umbau-Wagen mit Gepäckabteil (8127) der Bauart BDyg(582).

Der dazugehörige 1./2.Klasse Abteilwagen (8128) entspricht dem Vorbild der Bauart AByg(503).

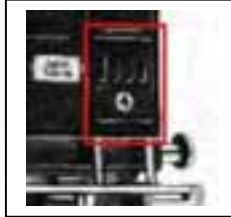
Und bei dem Modell (8129) handelt es sich um einen 2.Klasse Umbauwagen der Bauart Byg(515).

Zur originalgetreuen Beleuchtung dieser Wagen erschien zeitgleich auch die passende Innenbeleuchtung (9452).

Die Stromversorgung über die beiden Radsätze erfolgte über zwei mit der Innenbeleuchtungsplatte verschraubten kleinen Federbleche.



Ebenfalls neu im Sortiment ist seit 1977 ein Gepäckwagen nach dem Vorbild der Bauart Pw3 Pr99a in damals typischer grüner Lackierung der ehemaligen DR. Neben den beiden beweglichen Schiebetüren zeichnet sich das Modell durch die Nachbildung zahlreicher Details aus, wie beispielsweise das Hundetransport-„Abteil“ am hinteren Ende des Wagens. Zur damaligen Zeit wurde der Gepäckwagen auf dem gesamten Streckennetz eingesetzt und eignet sich daher ideal zur Ergänzung der bereits erschienenen Modelle (8151 – 8194).



Quelle: FLEISCHMANN Neuheiten 1977



8201



8203

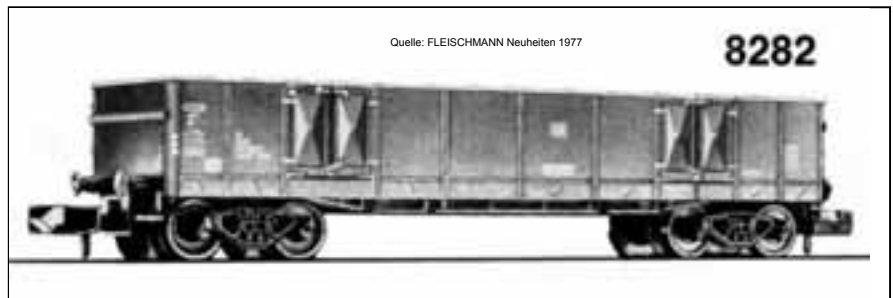
Mit dem Modell eines offenen Niederbordwagens (8201) erschien eine weitere Farb- und Beschriftungsvariate des 2-achsigen Modells (8200). In dieser DB-grün lackierten Ausführung eigente sich das Modell der Bauart „X82“ ideal als „Bahndienstwagen“.

Parallel dazu erschien auch das Modell (8203) eines 2-achsigen DB-Hochbordwagens der Bauart „O 10-HALLE“ mit Bremserbühne in typischer rotbrauner DB-Lackierung.

Als weiterer offener Güterwagen kam im Herbst 1977 das Modell eines 4-achsigen Hochbordwagens der Bauart „Ealmo (106)“ in rotbrauner DB-Lackierung in den Handel.

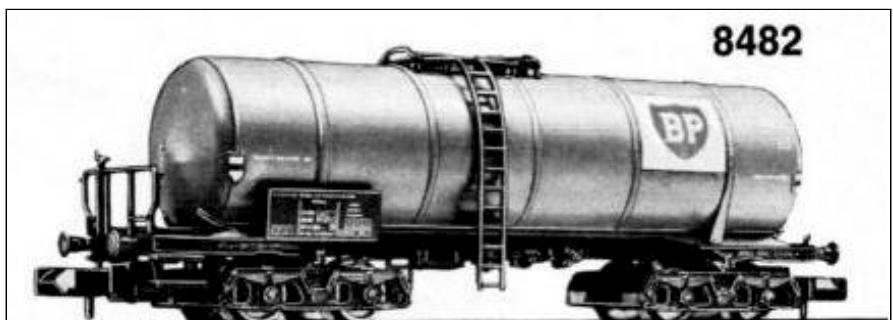
Den Abschluss der Neuheiten des Modelljahres 1977 bilden die beiden Modelle eines 77m³ Flüssigkeits-Transportwagens. Beide Farb- und Beschriftungsvarianten basieren auf dem bereits vor einigen Jahren erschienenen Basismodell (8480).

Der 4-achsige Kesselwagen (8482) in der Ausführung „BP“ sowie die entsprechende Variante der Firma „ARAL“ (8483) sind beide mit einer Bremserbühne ausgestattet. Vor allem die detaillierte und absolut lupenreine Beschriftung setzte schon damals neue Maßstäbe in der Spurweite N.



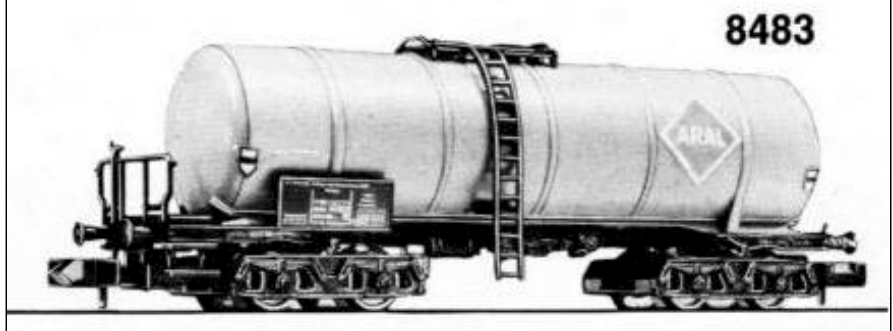
Quelle: FLEISCHMANN Neuheiten 1977

8282



8482

Quelle: FLEISCHMANN Neuheiten 1977



8483

Auch in den Jahren 1976 und 77 wurde das FLEISCHMANN <piccolo> Sortiment kontinuierlich durch eine gelungene Mischung aus Neukonstruktionen und interessanten Farb- und Beschriftungsvarianten erweitert. Welche Neuerungen die folgenden Modelljahre 1978 und 79 mit sich brachten, erfahren Sie in der nächsten Ausgabe.

Roland Leipold ■

Sondermodell Idee+Spiel 2006

Für den Händlerverband **Idee+Spiel** wird in diesem Jahr von FLEISCHMANN in der Spurweite 1 zu 160 eine Diesellok der Baureihe 218 in rot/beige DB-Lackierung der Epoche 4 als einmalige Sonderreihe produziert.

Das unter der Artikelnummer (**867238**) voraussichtlich ab August 2006 bei den Idee+Spiel Fachhändlern erhältliche Sondermodell entspricht technisch wahrscheinlich dem Basismodell (7234) aus dem aktuellen FLEISCH-



Foto: Manfred Gebauer

MANN <piccolo> Programm. Neben der Standardausstattung dürfte das Modell damit auch über eine Schnittstelle zum einfachen Nachrüsten eines Decoders verfügen. Optisch entspricht das Modell weitgehend der bereits 1997 erschienen Variante (977234).

Die Betriebsnummer (218 217-8) des Modells wurde allerdings bereits für die Modelle (7234), als auch als limitierte Variante (977234) von 1997 verwendet.

Roland Leipold ■

Sondermodell der BLS-Cargo AG

2006 wird exklusiv für die Schweiz das folgende Modell einer Ellok der Baureihe Re 485 der BLS-Cargo AG in einer limitierten Auflage von nur 300(!)

Stück unter der Artikelnummer 867386 erscheinen. Auffällig bei diesem Modell ist vor allem die popige grün-blau-silberne Sonderlackierung in den Farben der BLS-Cargo AG. Technisch entspricht dieses Modell der Basisvariante (7385) einer Ellok der Baureihe 185 der DB-AG. (Weitere technische Details entnehmen Sie bitte

der unteren Abbildung). Der Preis des Modells soll etwa 400 CHF, also ca. 250,- €. betragen.

Aufgrund der geringen Auflage von nur 300 Stück sollten sich alle Interessenten in jedem Fall schnell entscheiden.

Roland Leipold ■

Ellok Re 485 der BLS Cargo AG



867386 - Elektrische Mehrzwecklokomotive der BLS Cargo AG, Re 485, LÜP: 118 mm.

Vorbildgetreu lackiert und beschriftet - Eingesetzte Fenster - Führerstand-Inneneinrichtung - 4 federnde Dachstromabnehmer - Wahlweise Stromabnahme aus Schienen oder Oberleitung - Metalldruckguss-Fahrgestell - Motor mit Schwungrad - Mit Steckschnittstelle nach NEM 651 zum Einbau eines Decoders - Antrieb auf 6 Räder, davon 2 mit Haftreifen - Dreifach-LED-Spitzenbeleuchtung beidseitig, mit der Fahrtrichtung wechselnd - Beidseitig automatische Kupplung - Kulis- senmechanik beidseitig für echte Kurzkupplung bei Verwendung der PROFI-Kupplung 9545 (Liefer- zustand: Standard-Kupplungen) - Kupplungsaufnahme NEM 355 - Epoche V.

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis



Entsprechend der Jahreszeit waren auch die wirklichen Schnäppchen und Raritäten, die in den Monaten Juli und August bei Online-Auktionen angeboten wurden, eher rar.

Die Angebote beschränkten sich vor allem auf aktuelle Neuware, sowie zahlreiche Modelle aus den beiden FLEISCHMANN Sonderaktionen für 2006.

(Details über die einzelnen Modelle entnehmen Sie bitte den Berichten in der letzten Ausgabe des **piccolo Express**).

Juli 2006

Dass sich aber auch in den Sommermonaten vereinzelt echte Raritäten bei Online-Auktionen wiederfinden, zeigt das Beispiel des Startsets 9305 aus den frühen 70'er Jahren.

Dieses vollständig erhaltene Set, das sich nach Angaben des Verkäufers in einem gebrauchten, aber voll funktionsfähigen und gut erhaltenen Zustand befindet, gilt v.a. durch die Vollständigkeit auch in Sammlerkreisen als Seltenheit.

Von daher sollte das Set – wie in der Artikelbeschreibung empfohlen – nicht unbedingt zur Erweiterung der eigenen Anlage verwendet werden.

Das Set bestand aus einer kleiner Werksdampflok (7000) sowie zwei 2-achsigen offenen Güterwagen, einem Hochbordwagen (8205) sowie einem Niederbordwagen (8200). Das enthaltene Gleismaterial – bestehend aus acht gebogenen Schienen ergab einen kleinen Schienenkreis (Radius R1). Der ebenfalls enthaltene Trafo sowie zwei Anschlussgleisklemmen, Kabel und eine mittlerweile sehr seltene FLEISCHMANN Anstecknadel aus Kunststoff komplettieren das Startset aus den frühen 70'er Jahren.

Ebenfalls sehr schwer erhältlich ist mittlerweile das Startset (9361) von 1982, von dem Juli 2006 gleich zwei Stück angeboten wurden. Das Set bestand aus einer Dampflok der Baureihe 80 (7025), sowie drei 2-achsigen Güterwagen, einem Hochbordwagen (8205), einem Shell-Kesselwagen (Startset-Varinate 8401) sowie



▲ Sehr seltenes Startset (9305) aus den 70'er Jahren.



▲ Jahres-Startset (9361) von 1982.

einem Doppelstockautotransportwagen (8225) (mit 4 PKW-Modellen). Das beiliegende Schienenmaterial ergab ein Oval

mit kurzem Überholgleis. Ein Entkuppungsgleis, ein Bahnübergang sowie der Trafo komplettierten das Set.

Auch alle Freunde österreichischer Exportmodelle konnten im Juli 2006 fündig werden.

Versteigert wurde dabei die mittlerweile sehr seltene Variante der Schleppender-Dampflok (7818A) der Baureihe 38(10-40) in österreichischer Ausführung mit der Betriebsnummer 638 2692. Das Modell war in dieser Ausführung mit schwarzen brünierten Laufrädern nur in Österreich erhältlich. Diese frühere Variante und unterscheidet sich neben der Beschriftung auch durch die Farbe der Laufräder von der im Rahmen der diesjährigen Sommeraktion angebotenen österreichischen Dampflok (937167A) der gleichen Baureihe.



(7818A) ÖBB-Sondermodell der Baureihe 638 (2692)

mit brünierten schwarzen Laufrädern, lediglich das Gestänge ist rot lackiert.



(937167A) Schleppenderlok BR 38(10-40) in ÖBB Ausführung (FLM-Sommeraktion 2006)

August 2006

Durchaus als Schnäppchen kann das FLEISCHMANN <piccolo> Digital Start Set mit Twin Center (69369) bezeichnet werden, dass im August für einen Preis von unter 400,- € bei einer Online Auktion versteigert wurde. Gemäß der Artikelbeschreibung des Verkäufers handelte es sich dabei zwar um ein gebrauchtes aber neuwertiges Exemplar des digitalen "Regional Express" Startsets. Lediglich die Adresse der Diesellok wurde geändert und die Wagen zusätzlich mit einer Innenbeleuchtung versehen. Der Neupreis betrug 2005 etwa 595,-€.

Das Set besteht im Einzelnen aus einer digitalen Diesellok der BR 218 mit TWIN-DECODER, 2 Doppelstockwagen (1./2. Klasse und 2. Klasse), einem Doppelstock-Steuervagen (2. Klasse), 1 TWIN-CENTER 6802 mit Handbuch, 1 DIGITAL CONTROL-Trafo 6811, 10 gerade Gleise (6 x 9100, 4 x 9101), 8 gebogene Gleise 9125, 2 Entkuppungsgleise 9114, 1 linke Bogenweiche 9174, 1 rechte Bogenweiche 9175. Weiteres Zubehör, wie ein Aufgleisgerät, Anschlussklemmen sowie elektrisches Anschlussmaterial runden den Inhalt des Sets ab. Der Gleisinhalt ergibt ein Oval mit großem Gleisradius R 2 und langem Überholgleis.

Ein wirklich preiswerter Einstieg in die digitale FLEISCHMANN <piccolo> Welt.

Roland Leipold ■



Der Praxisteil des **piccoloExpress** ist unter anderem individuellen Nachbauten in der Spurweite N (1 zu 160) gewidmet.

In den bisher erschienen Ausgaben wurden in diesem Teil bislang zwei Kleinstdioramen vorgestellt, die Sie anhand der detaillierten Beschreibung – auch ohne große Vorkenntnisse – mit etwas Geduld leicht selbst nachbauen können.

Für diese und die nächsten Ausgaben wird nun der Baubericht einer kompletten Miniatur-Modellbahnanlage den Schwerpunkt des Praxisteils bilden.

Eigentlich dürfte den Leserinnen und Lesern diese Miniaturanlage nicht ganz unbekannt sein, schliesslich stammten alle bislang für das Titelbild des **piccoloExpress** verwendeten Aufnahmen von dieser Anlage.

Aufgrund der geringen Größe der Anlage halten sich zudem auch der zeitliche und finanzielle Aufwand in Grenzen. Dennoch galt auch beim Bau dieser Anlage das bisher propagierte Motto „Klasse statt Masse“, wie die Aufnahmen für die bisherigen Titelbilder beweisen.

Ich wünsche Ihnen schon jetzt viel Spass beim Nachbauen.

Roland Leipold ■

Miniatur-Modellbahnanlage auf nur 24cm x 20cm Grundfläche - Teil 1

Am Anfang stand die Idee

Die Idee zur Realisierung einer Miniaturmodellbahnanlage in der Spurweite N entstand schon vor einigen Jahren, als ich zufällig einige Artikel über Super-Kompakt-Anlagen im Internet fand. Allerdings hatten alle diese Anlagen – trotz Ihres beachtlichen Detaillierungsgrades – für mich einen entscheidenden Nachteil: Die Spurweite Z (1:220).

Und so reifte zunächst die Idee eine derartige Anlage im Maßstab 1:160 nachzubauen.

Alle 3 vorgestellten Anlagen waren in einem Koffer untergebracht, der diese Anlagen vor äußeren Langzeiteinflüssen (Staub) aber auch Transportbeschädigungen schützt.

Aus meiner Sicht ein wesentlicher Nachteil dieser Anlagen war aber die zumeist mangelnde Höhe des Kofferdeckels. Damit ergibt sich zwangsläufig die Notwendigkeit die Grundfläche der Anlage möglichst tief im Koffer zu platzieren. Dies hat vor allem für den Betrachter den Nachteil, keinen ungehinderten Blick auf die sehr zahlreichen Anlagendetails werfen zu können. Im laufenden Betrieb beobachtet der Betrachter zudem das Geschehen auf und um die Bahnstrecke stets aus der Vogelperspektive.

Dennoch wollte ich die Idee nicht 1:1 in die Praxis umsetzen, sondern suchte nach einer Möglichkeit, eine Kleinstanlage auch auf andere Weise – ohne diese Nachteile – umzusetzen.



Die Anlage sollte dabei – wie bei den Kofferanlagen auch – sowohl während des Betriebes als auch dazwischen staubgeschützt präsentiert werden können. Dabei sollte die Anlage dem Betrachter auch eine Beobachtung des Geschehens auf Zughöhe ermöglichen. Damit kam ein Anlagenbau im Koffer – trotz der oben genannten Vorteile – für mich nicht in Betracht.

Die Idee für eine entsprechende Präsentation kam schliesslich bei der näheren Betrachtung meines Büroschreibtisches, auf dem sich schon seit geraumer Zeit ein nostalgisches Flughafendiorama befindet.

Dieses ist – zum Schutz vor Staub und Beschädigungen in einem entsprechenden Display der Firma Herpa® untergebracht... und genau dieses Display soll nun als Grundlage für meine Kompaktanlage verwendet werden.

Diese Präsentationsform ist meines Erachtens gerade für Kompaktanlagen ideal, da es zum einen preisgünstig und formschön ist, auf der anderen Seite aber auch den gewünschten Blick auf das Anlagengeschehen auf Bahndammhöhe bietet.

Der kleine Sockel unter der Grundplatte eignet sich zudem ideal für die Unterbringung der Elektronik.

Zusätzlich kann durch entsprechend angebrachte Bohrungen an der Vorderseite des Sockels alle wichtigen Steuerelemente für Beleuchtung, Zugsteuerung etc... unter der Anlage untergebracht werden und wären zugleich unauffällig bedienbar.

Die damit zur Verfügung stehende Grundfläche von etwas mehr als 24 cm x 19 cm sollte für meine Miniaturanlage durchaus genügen.

Planung

Auch bzw. gerade eine Anlage dieser Größe bedarf vor dem eigentlichen Baubeginn einer gewissen Planung.

Beispielsweise sind für die auf dieser Grundfläche notwendigen Radien auch in der Nenngröße "N" keine Standardgrößen verfügbar.

Das Anlagenthema

Um trotz der geringen Grundfläche einen Dauerbetrieb zu ermöglichen kam von vorne herein eigentlich nur eine eingleisige Trassenführung in Form eines – sehr engen – Ovals in Frage.

Die Gleisstrecke sollte zudem für den Betrachter nicht auf den ersten Blick komplett sichtbar sein. Ein Kaschieren bestimmter Streckenabschnitte durch einen Tunnel war aber aufgrund der geringen Fläche nicht naturgetreu zu realisieren. Daraus entstand die Idee, bestimmte Abschnitte der Strecke durch Bäume zu verdecken. Damit war gleichzeitig die Gestaltung der Anlage weitgehend festgelegt. Die landschaftliche Gestaltung sollte sich an einer alten und nur noch selten genutzte Nebenbahnlinie orientieren.

Aufgrund der erforderlichen sehr engen Gleisradien wurde bewusst auf eine Zugbildung verzichtet. Das rollende Material reduzierte sich damit auf eine kleine 2-achsige Dampflokomotive, die auf dieser Nebenstrecke in langsamer Geschwindigkeit Ihre Runden dreht.

Das einzige Gebäude der Anlage ist ein kleines Bahnwärterhaus direkt neben der Gleistrasse im vorderen linken Teil der Anlage. Dieses idyllisch gelegene Haus ist entweder durch eine teilweise gepflasterte Zufahrtsstraße auf der Anlagenvorderseite oder über einen schmalen Feldweg durch den Wald erreichbar.

Foto: Herpa®



Das Display der Firma Herpa® – in Form eines transparenten Flugzeughangars. Mit einem stabilen und durchsichtigen Display lassen sich nicht nur die wertvollen Herpa® Modelle auf attraktive Weise präsentieren und gleichzeitig vor Staub schützen. Die Hangars mit einer festen Bodenplatte werden in zwei Größen geliefert. Für das Miniaturdiorama wurde die kleinere Größe (Art.-Nr.: 016315) mit einer Grundfläche von 24cm x 19cm gewählt. Nähere Informationen unter www.herpa.de

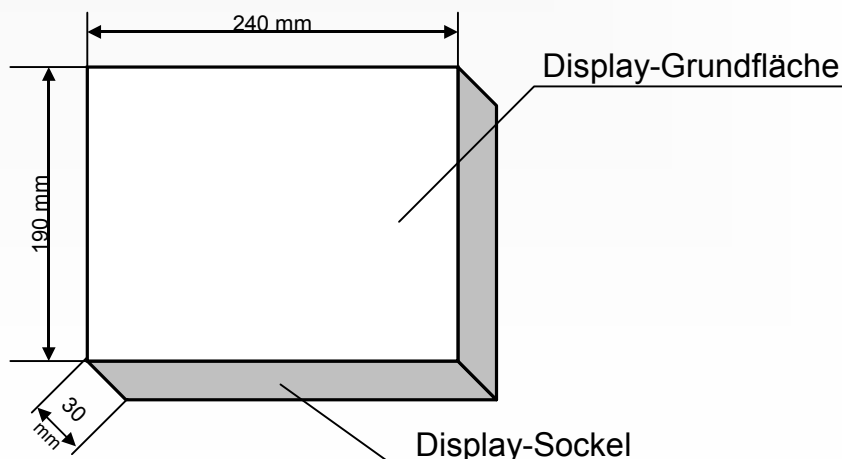
Die Bahntrasse weist damit zwei kleine – natürlich unbeschränkte Bahnübergänge auf, einen – größeren - im vorderen Teil und einen – halb offiziellen – im hinteren Teil.

Zur Ausleuchtung des vorderen Bahnübergangs sowie der vorderen Zufahrtsstrasse dienen zwei alte Laterne.

Das Leben an diesem ländlichen Fleck wird neben einem alten Wagen des Bahnwärters v.a. durch ältere landwirtschaftliche Fahrzeuge bestimmt.

Die Anlagendaten

Um die Geräuschentwicklung möglichst gering zu halten, wird die Anlage nicht direkt auf der Grundfläche des Displays aufgebaut, sondern auf einer separaten Grundplatte mit den oben beschriebenen Maßen.



Funktionsumfang

Wie bei jeder Modellbahnanlage sollen auf der eingleisigen **Nebenbahnstrecke** folgende Funktionen möglich sein:

- ☞ Analoge Regelung der Zugeschwindigkeit vom Stillstand bis zu einer langsamen Rangiergeschwindigkeit.
- ☞ Richtungswechsel sind **NICHT(!)** vorgesehen.

Zur **Beleuchtung** der Anlage sind folgende Funktionen vorgesehen:

- ☞ Zuschaltbare und in der **Intensität regelbare** Beleuchtung der
 - Laternen am vorderen Bahnübergang
 - gemeinsam mit der Beleuchtung des Bahnwärterhauses.

Für die **Stromversorgung** stehen die folgenden Möglichkeiten zur Verfügung:

☞ Anschluss eines Netzteils (6V – 300 mAh) für den Dauerbetrieb

☞ Stromversorgung über einen entsprechenden Akku (6V ab 400 mAh) für den (mindestens 2 stündigen) mobilen Einsatz.

❗ Die jeweilige Stromversorgung sollte wählbar und komplett unterbrochen werden können!

Einschränkungen

Eine Umrüstung auf **Digitalbetrieb** ist **nicht vorgesehen**, eine entsprechende Realisierung sollte aber für den versierten Bastler kein Problem darstellen. Aufgrund der engen Gleisradien beschränkt sich das zum Einsatz kommende rollende Material auf wenige Loktypen, die in der Baugröße N (1:160) zudem nachträglich digitalisiert werden müssten.

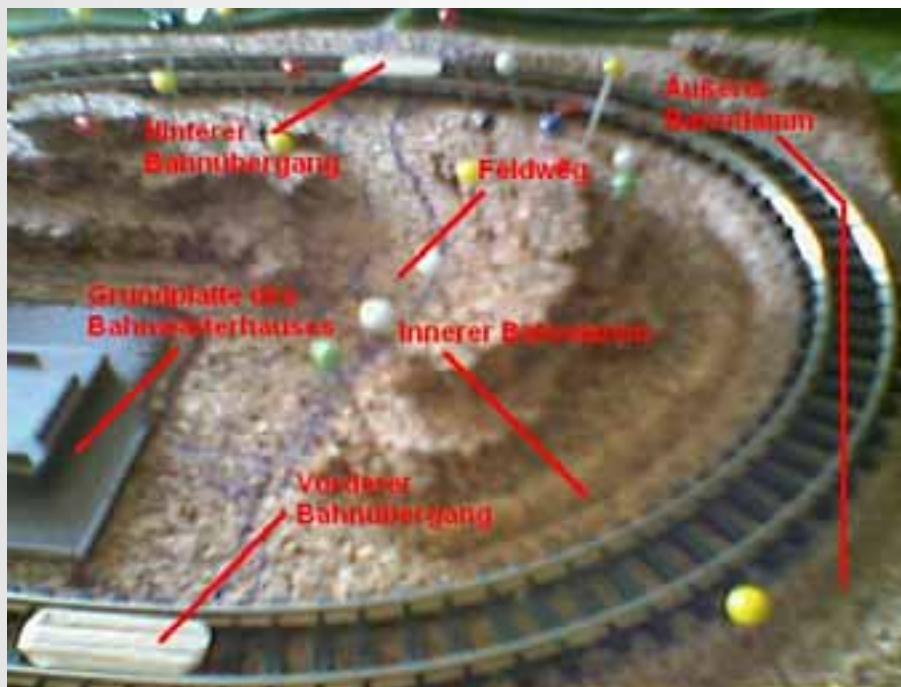
Weiterhin wurde auf eine Ausgestaltung der Anlage mit – zumindest – einem Signal bzw. blinkenden Andreas-kreuzen verzichtet, um das gesamte sehr ländliche Erscheinungsbild nicht zu stören.

Eine Automatisierung des Zugbetriebs ist – aufgrund eines fehlenden Bahnhofes bzw. eines Haltepunktes für diese Anlage ebenfalls nicht vorgesehen.

Gleisführung

Aufgrund der – bereits beschriebenen – geringen Grundfläche folgt die Gleisführung einem „einfachen“ Oval.

Ebenfalls ist dabei die gewölbte Form der späteren Displayabdeckung zu berücksichtigen (Siehe Abbildung). Für einen funktionsfähigen Betrieb – bei geschlossenem Display – müssen die Gleise im vorderen und hinteren Teil mit einem Mindestabstand von 22 - 25mm von der Aussenseite der Grundfläche verlegt werden. Erst ab diesem Abstand ist auch im geschlossenen Zustand ein problemloser Einsatz der kleinen Dampflok möglich, ohne dass diese mit der geschlossenen Abdeckung kollidiert.



Miniaturanlage im Rohbau: An beiden Seiten des bereits verlegten Gleises ist bereits die Nachbildung des Bahndamms in der Korkgrundplatte zu erkennen. Auch die Position des Bahnwärterhauses sowie des Weges quer durch die gesamte Anlage steht bereits fest.

Daraus ergibt sich letztendlich ein **äußerer Gleisradius** von nur **70mm** (!)

❗ Leider stand mir zu Beginn der Arbeiten nur die "Digitalkamera" meines Handys zur Verfügung so dass ich mich schon an dieser Stelle für die teilweise schlechte Bildqualität entschuldigen möchte.

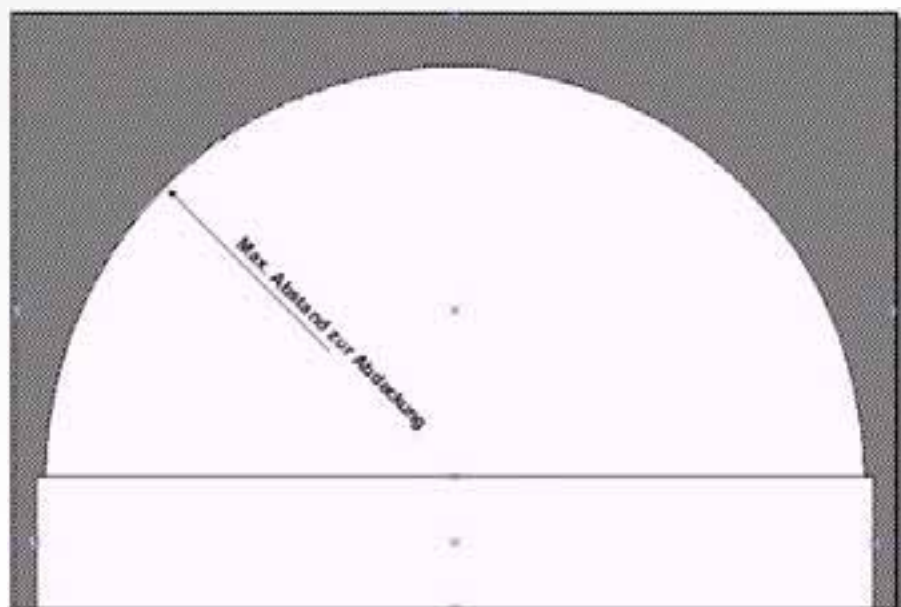
Die komplette Gleisführung der Miniaturanlage inklusive der entsprechenden Abstandsangaben finden Sie auf der nächsten Seite. ►

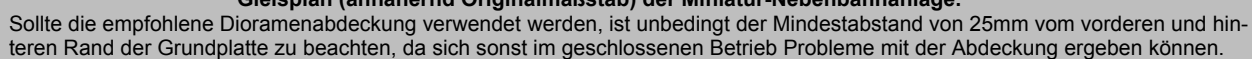
Die nächsten Schritte

Nach diesem einleitenden Teil geht es im 2. Teil - in der nächsten Ausgabe – nun richtig ans Werk.

Neben einem Überblick über die elektrische Verkabelung beschreibt der 2. Teil in den nächsten Arbeitsschritten alle Details von der Gleisverlegung bis hin zur Grobmodellierung der Anlagenoberfläche. Sie dürfen also gespannt sein ...

Roland Leipold ■





Ausblick

Nach dem mittlerweile sehr hohen Bekanntheitsgrad des doch noch jungen Online-Magzins **piccoloExpress** erreichen mich nach wie vor fast täglich viele Zuschriften von interessierten Leserinnen und Lesern mit Vorschlägen und Anregungen aber auch Kritik und Verbesserungen. Dass dieses für mich sehr wichtige Feedback nicht ohne Wirkung bleibt, sehen Sie beispielsweise an den Nachträgen zu einzelnen früheren Berichten.

Nur durch eine möglichst umfangreiche Informationsgrundlage kann der **piccolo Express** mit jeder Ausgabe dem grossen Ziel einen Schritt näher kommen, eine fundierte und etablierte Informationsquelle für alle FLEISCHMANN <piccolo> Freunde und Sammler zu werden.

In diesem Sinne möchte ich Sie auch weiterhin ermutigen, mir Ihre ehrliche Meinung über dieses Magazin mitzuteilen und mit Ihren Anregungen dazu beizutragen, die Qualität der hier gebotenen Information noch weiter zu erhöhen.

Der Schwerpunkt der nächsten Ausgabe wird vor allem auf dem Praxisteil liegen. Bedingt durch die doch eher verhaltenen Aktivitäten auf Hersteller- und Händlerseite in den Monaten August und September wird der 2. Teil des Bauberichtes der Miniaturanlage im Praxisteil dafür umso umfangreicher ausfallen.

In gewohnter ausführlicher und anschaulicher Art und Weise erfahren Sie alles wichtige über die nächsten Schritte beim Bau der Miniaturanlage. Nach der detaillierten Planung der Streckenführung beginnen bereits die Vorbereitungen zur Erstellung der Grundfläche. Abschliessen wird dieser Bericht wahrscheinlich mit der Fixierung der Trassenführung sowie dem Aufbau der erforderlichen Elektrik. Allerdings möchte ich den Umfang und damit auch den Endzustand der Anlage nach dem zweiten Teil vor allem auch von den aktuellen Ereignissen rund um den FLEISCHMANN

<piccolo> Markt abhängig machen, den ich leider zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht genau absehen kann. D.h. trotz umfangreichem Praxisteil, soll natürlich auch die Aktualität der kommenden Ausgabe nicht zu kurz kommen und da mein Zeitbudget zur Erstellung der einzelnen Ausgaben leider begrenzt ist, möchte ich Kürzungen in einem Teil zugunsten einer anderen Rubrik nicht von vorne herein ausschliessen.

Da sich auch die Anzahl der FLEISCHMANN <piccolo> Neuheitenauslieferungen der Jahre 1978, bis heute immer weiter steigern, möchte ich nicht ausschliessen, dass ich in den kommenden Ausgaben in der Rubrik „Historie“ jeweils nur über die Neuheiten eines Modelljahres berichten werde. In jedem Fall hat dabei aber die Vorstellung aller erschienenen Modelle mit entsprechenden Abbildungen absoluten Vorrang. D.h. es soll auch weiterhin möglich sein, alle bis zur aktuellen Folge produzierten neuen Modelle lückenlos anhand der verschiedenen Teile nachvollziehen zu können. Aus meiner Sicht ein durchaus tragbarer Kompromiss, der wie ich auch aus den zahlreichen Zuschriften entnehme, wohl von der Mehrheit der Leserinnen und Leser getragen wird.

Zuletzt noch ein grundsätzlicher Hinweis in eigener Sache: Immer wieder erreichen mich Anfragen von teilweise verärgerten Lesern, in denen ich aufgefordert werde, das Magazin doch nicht erst am Ende sondern bereits am Anfang oder wenigstens in der Mitte des angekündigten Monats zum Download zur Verfügung zu stellen. Auch wenn ich die letztendliche Entscheidung über den tatsächlichen Erscheinungstermin trage, sind gerade in den letzten Wochen oft noch einige Aspekte nicht vollständig geklärt, die ich aber in der entsprechenden Ausgabe unbedingt berücksichtigen möchte (Beispiel Neuheitenauslieferungen) und mich daher bewusst für einen späteren Publikationstermin entscheide. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen auch weiterhin viel Spass mit dem **piccolo Express**.

Roland Leipzig ■

Vorschau

Für die nächste Ausgabe ist neben den seit September 2006 erschienen Neuheiten eine Fortsetzung der Serie über die Erfolgsgeschichte der kleinen Spur aus dem Hause FLEISCHMANN geplant. Wie gewohnt berichtet die Rubrik „Online Auktionen“ auch in der nächsten Ausgabe über FLEISCHMANN <piccolo> Highlights bei Online-Auktionen im September und Oktober.

Der diesmal etwas umfangreichere Praxisteil beschreibt in einem zweiten Teil ersten Arbeitsschritte zum Bau der Miniaturlanlage auf einer Fläche von nur 20cm x 24cm.

FLEISCHMANN <piccolo>

- **Aktuell:** Modellpolitik aus Herstellersicht
- **Exklusiv:** Exklusive Herbstneuheiten 2006
- **Rückblick:** Neuheitenauslieferungen im September und Oktober
- **Historie:** FLEISCHMANN <piccolo> - von 1969 bis heute – Teil 6

piccolo Praxis

- **Miniaturanlage:** Eine Mikro-Modellbahnanlage auf 20cm x 24cm – Teil 2

Fortsetzung des Bauberichtes einer Mikro-Modellbahnanlage im Praxisteil der nächsten Ausgabe!



Ausgabe 7 des **piccoloExpress** erscheint voraussichtlich im **Oktober 2006** !