

---

ULF SUCHANTKE



# PIKO MODELLBAHN

TRIEBFAHRZEUGE  
SPUR N



ULF SUCHANTKE

PIKO MODELLBAHN  
TRIEBFahrzeuge SPUR N

**Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek**

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation als in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-86646-823-8

1. Auflage 2009

© 2009 H. Gietl Verlag & Publikationsservice GmbH  
([www.gietl-verlag.de](http://www.gietl-verlag.de))

Alle Rechte vorbehalten!

ISBN 978-3-86646-823-8

ULF SUCHANTKE

# PIKO MODELLBAHN

TRIEBFAHRZEUGE  
SPUR N





© 2004 by **Ulf Suchantke**



# PIKO

**MODELLBAHN**



**Triebfahrzeuge**





## **Inhaltsangabe**

### **Seite**



1. Warum PIKO-N-Spur-Modellbahnen?	4
2. Überblick	5
3. PIKO's Firmengeschichte	6
4. Anfang und Ende Spur N von PIKO	8
5. Übersicht: PIKO – N – Triebfahrzeuge	11
6. Varianten	44
7. Entwicklungsmuster BR 03	50
8. BR 55 DB – Ausführung	53
9. Artikel- und Katalognummern	54
10. Spur N- Prospekte und Kataloge	57
11. Technische Fahrzeugbeschreibungen	62
12. Bodenprägung	67
13. Literaturverzeichnis	69
14. Manipulierte Modelle	70
15. Ungeklärte Sachverhalte	75
16. Originalverpackungen	81
17. Anhang: Ersatzteillisten und Motoren	83





## Warum gerade PIKO-N-Spur-Modellbahnen?

Das Interesse, PIKO - Triebfahrzeuge in Spur N zu sammeln, hatte für mich vielerlei Gründe: Zum einen kenne ich die Stadt Sonneberg, die ja Produktionsstätte der PIKO - Modelleisenbahn einst war und wieder ist, aus Kindheitserinnerungen, weil sie auf thüringischer Seite der Demarkationslinie lag, die Ost und West voneinander trennte. Als Kind habe ich oft von bayerischer Seite aus die Türme der Stadtkirche „St. Peter“ und den des Rathauses durch das Fernglas betrachtet, genauso wie die Rauchfahnen der 95er, die Richtung Thüringer Wald verschwanden. Ein Besuch des hier ansässigen Deutschen Spielzeugmuseums mit einer Abteilung für PIKO - Modellbahnen gleich nach der Wende gab mit den Ausschlag, sich für diese Fahrzeuge zu interessieren.

Aber auch der Hang zur „Ostalgie“, zu sammeln, was nicht mehr ist, tat ein übriges. Zum anderen ist der PIKO-N-Triebfahrzeugpark ein zahlenmäßig überschaubarer Sammelbereich. Die Modelle wurden etwa in der Zeit von 1964 bis 1985 hergestellt. Neuerungen unterblieben aber seit Anfang der 80er Jahre. Eingestellt wurde die Produktion 1989. In der Zeit von 1964 bis 1975 wurden, ohne Varianten mitgerechnet, 11 verschiedene Loks präsentiert. Nicht abgeschreckt hat mich dabei, aus heutiger Sicht betrachtet, die geringe Detailtreue und das „plastikhafte“ Aussehen der Modelle. Ihre Ausstrahlung ähnelt mehr einem Spielzeug, was die kleine Bahn ursprünglich ja auch war, als einer Modellbahn, was sie heute eigentlich ist. Das war mit ein Grund, weshalb PIKO- Modelle auf dem Modellbahnsektor keine große Rolle spielten. Lange Jahre hatte PIKO das Negativ-Image einer DDR – Billigmarke. Erst in den letzten Jahren, wohl mit begünstigt durch Internetauktionen und Modellbahnbörsen, wurden PIKO - Modelle bei Sammlern und Modellbahnfreunden immer beliebter. Viele Modelle sind immer noch, rund 20 Jahre nach ihrem Ende, zu relativ günstigen Preisen erhältlich.

Januar 2009



## Überblick

Zu Beginn meiner Sammelleidenschaft war es notwendig, einen Überblick über die Triebfahrzeugmodelle in Spur N von PIKO zu erhalten. Dazu dienten drei Kataloge aus den Jahren 1968/69, 1970 und 1976, PIKO - Prospekte von 1964 bis 1970 und ein Buch über „Modell-Eisenbahnen TT + N + Z - International“ von Bernhard Stein (Weltbild Verlag). Meine Idee war, die Lokomotiven nach ihren Katalognummern zu ordnen, wobei ich sehr schnell feststellen musste, dass PIKO bei technischen oder optischen Veränderungen an einigen Modellen keine neue Nummer vergeben hat. Selbst Farbvarianten erhielten keine. [PIKO hat zwar bei einigen späteren Varianten die Artikelnummer durch Ziffern Zusätze geändert, nur tauchten diese Veränderungen in keinem Katalog mehr auf!] Ein weiteres Problem war, dass neue Kataloge von den veränderten Modellen keine aktuellen Bilder enthielten. Darin unterscheidet sich PIKO zu westdeutschen Herstellern, die ein Modell jedes Mal bei Neuauflage, auch mit nur geringen Veränderungen, neu nummerieren und abbilden und so eine Sammlermentalität unterstützen.

Somit wurde es schwer, erst einmal alle Fahrzeuge tabellarisch zu erfassen.

Eine weitere Hilfe fand ich dann im Sammlerkatalog von Siegfried Ebel. Hier waren Varianten und Sondermodelle aufgeführt, die ich bis dahin noch gar nicht kannte.

Einen wesentlich genaueren Überblick erhielt ich durch die PIKO-N-Sammlerseiten auf der Homepage von Stefan Troitzsch (<http://home.debitel.net/user/troitzsch>). Er stellt die Lokomotiven und Wagen in Bildern und mit allen wichtigen Informationen zur N-Spur von PIKO vor.

„Das PIKO-Buch -50 Jahre PIKO Modellbahnen-“ aus dem Tümmel -Verlag gab Aufschluss über das Erscheinungsjahr eines neuen Modells auf den Leipziger Messen in der Zeit von 1964 bis 1974.

Alle diese Hilfsmittel formten die anschließende Übersicht und halfen mir eine mehr oder weniger komplette Sammlung von PIKO – Triebfahrzeugen aufzubauen.



**ERPROBT UND  
LEISTUNGSFÄHIG:  
DIE V 180**

Von den Gleisen der DR ist diese zuverlässige und zugkräftige Lok nicht mehr wegzudenken. Selbstverständlich hat PIKO sie auch in seinem N-Spur-Sortiment – ebenso zuverlässig wie das Vorbild, ebenso zugkräftig. Hier einige Daten: bewährter Permanentmotor, funktionsstärkerer Vor- und Rückwärtslauf, Stromführung über alle Räder, Stromquelle: 2 Flachbatterien oder Trafo. Originalgetraue - Detaillierung, Beschriftung und Farben. Länge über Puffer 110 mm. Klein aber oho, diese Lokomotive aus dem N-Sortiment, der Mini-Modellbahn „ohne Raumprobleme“. Bei PIKO und mit PIKO ist man immer auf der richtigen Spur!

**PIKO**  
MODELLBAHN VEB PIKO SONNEBERG

PIKO – Reklame 1967

# PIKO's Firmengeschichte im Überblick

**1948** PIKO's Anfänge gehen auf einen Befehl der Sowjetischen Militäradministration an einen ihrer Betriebe der Sowjetischen Aktien-Gesellschaft in Chemnitz zurück, eine elektrische Spielzeugeisenbahn in Tischgröße zu entwickeln und herzustellen.

**1949** Erste Modelle in H0 (Spurweite 16,5 mm ) erscheinen unter dem Namen PICO - Express ( Abwandlung von **Piccolo** = klein) auf der Leipziger Herbstmesse.

**1950** Übergabe des S.A.G. – Betriebes an die neu gegründete DDR und Angliederung an den Volkseigenen Betrieb Radio- und Fernsehtechnik

**1951**/Verlagerung der Produktion zum VEB Elektro - Installation Oberlind

**1952** ( Sonneberg ); Umbenennung der Firma in **PIKO (Pionierkonstruktion)**

**1959** In Radeburg bei Dresden wird eine Entwicklungsstätte für Konstruktion, Werkzeug- und Musterbau eingerichtet. Hier werden neue Produkte für das Stammwerk in Sonneberg entwickelt und auch produziert.

**1962** Gründung des VEB PIKO Sonneberg aus dem Betrieb VEB Feinmechanik Sonneberg ( Uhrenfabrikation ) und dem Bestandteil „Modellbahn“ des VEB Elektro-Installation Oberlind auf Beschluss des ZK der SED.

**1964** Moskauer Vertrag über eine Alleinherstellung von Modelleisenbahnen im Sozialistischen Wirtschaftsgebiet

**Präsentation der ersten Spielzeugeisenbahn in Spurweite N ( 9 mm ) auf der Leipziger Herbstmesse**

**1965** Schließung der VEB PIKO Entwicklungsaußenstelle Radeburg auf Anordnung der Regierung

## **Ende der 60er Jahre und Anfang der 70er Jahre**

Eingliederung vieler mit staatlicher Beteiligung arbeitende Privatwerkstätten in das VEB Kombinat PIKO Sonneberg (1972 - 1980), mit dem VEB PIKO Sonneberg als Stammbetrieb. Nach Stagnierung des Absatzes von Modellbahnen im DDR-Binnenhandel und im Sozialistischen Wirtschaftsraum wird nach neuen Absatzmärkten im kapitalistischen Ausland gesucht. Es werden interessante Exportmodelle in H0 und N produziert, von denen Devisen für den Staat erwartet werden. Internationaler Durchbruch mit H0 – Dampflok-Fahrzeugen

**Oktober 1972 : theoretisches Aus für die N-Spur! Es sollen keine neuen N-Spur – Fahrzeuge mehr entwickelt werden, lediglich in Angriff genommene Modelle sollen vollendet werden.**

**Ab 1975 werden offiziell keine N-Spurmodelle auf den Leipziger Messen mehr ausgestellt.**

## **Ende der 70er Jahre und Mitte der 80er Jahre**

**Einschränkung der Produktion von N-Artikeln**

**1981** Strukturelle Veränderung und Umbenennung des VEB Kombinat PIKO zum VEB PIKO Sonneberg als Betrieb des VEB Kombinat Spielwaren durch Ausgliederung der bisherigen Betriebsteile Eisfeld, Meiningen und Plüti

**1989** Die letzten VEB H0- Modelle erscheinen ; **Einstellung der Produktion von Spur N**

**1990** Nach den politischen Veränderungen in der DDR und unter Führung der Berliner Treuhandgesellschaft muss sich der VEB PIKO in eine PIKO GmbH umwandeln. Mit der Wende kommt die Konkurrenz durch Modellbahnfirmen aus dem Westen.

**Ende 1991** Die Modellbahnproduktion soll aus Rentabilitätsgründen eingestellt werden.



**1992** Übernahme des Werkes durch Dr. René F. Wilfer und Gründung der PIKO -Spielwaren GmbH. Im Zuge des Kaufs der PIKO wird zudem von Ortrun D. Wilfer eine eigene Firma für Gebäudemodelle als PIKO Modellspielwaren GmbH gegründet. Die neu strukturierte Firma zieht von der Stadtmitte, wo sie über Jahrzehnte als VEB und dann als GmbH ansässig war, in das Gewerbegebiet von Oberlind, an den Stadtrand, wohin bereits zu DDR- Zeiten einige Abteilungen ausgelagert waren.



**1999** 50jähriges Bestehen der PIKO -Modellbahn und 7 jähriges Bestehen der PIKO -Spielwaren GmbH



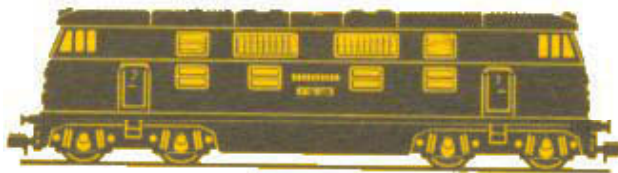
Gebäude des VEB PIKO Sonneberg in den 60er Jahren

## Anfang und Ende Spur N von

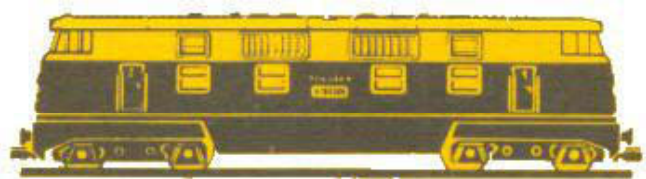
Im Jahr 1960 stellte die Firma Arnold in Nürnberg die erste im Handel erhältliche elektrische Modelleisenbahn im Maßstab 1: 200 als „Arnold rapido 200“ vor. Daraus wurde dann 1962, zeitgleich mit der Gründung des VEB PIKO Sonneberg, die „Spur N“ mit einem Maßstab 1 : 160.

Intention des neu formierten Sonneberger Betriebes war, fort zu führen, womit man schon in den Jahren zuvor begonnen hatte; nämlich so schnell wie möglich den Bedarf an Spielzeug für die DDR-Bevölkerung zu decken, weil die vielen kleinen Firmen diese Aufgabe nicht realisieren konnten. Nach der Entwicklung von Haushaltsspielzeugen für Mädchen sollte nun das damals typische Jungenspielzeug, die Modelleisenbahn, in großer Stückzahl hergestellt werden. Jedoch ließen die damaligen Fertigungsbedingungen eine Produktionssteigerung noch nicht zu.

Durch einen Aufruf der Partei- und Betriebsleitung sollte eine neu gegründete Entwicklungsabteilung des VEB, die aus Mitgliedern der Gruppen Modelleisenbahn des EIO (Elektro-Installation Oberlind) und Elektromechanische Spielwaren des Betriebes Feinmechanik bestand, Vorschläge für die Entwicklung neuer Spielwaren unterbreiten. Aus diesem Gremium erwuchs 1963 von Ulrich Löffler, einem Konstrukteur des VEB Feinmechanik, der Vorschlag, eine Spielzeugeisenbahn im Maßstab 1: 160, wie die von Arnold, zu entwickeln und zu produzieren. Damit war der Beginn der Spurweite N bei PIKO eingeläutet. Da die Realisierung des Vorschlages relativ schnell vonstatten gehen musste, wurde bei der Ausführung wenig Rücksicht auf Maßstab und Detailtreue gelegt. Es sollte eben nur Spielzeug sein, wobei die 9 mm – Spurweite der Gleise zunächst das Einzige war, was mit der Nenngröße übereinstimmte.



Zum Vergleich:  
Die linke Abbildung wurde  
wahrscheinlich nach dem  
Vorbild angefertigt.



Die rechte Darstellung entspricht  
dem PIKO - Modell von 1964.

Auf der Leipziger Herbstmesse 1964 wurde die erste PIKO - Modellbahn der Nenngröße N, bestehend aus einer Lok V 180 ( siehe oben ), 3 zweiachsigen Güterwagen, einem Schienenoval und Batteriekasten mit Regelgerät angeboten. Somit war PIKO, nach Arnold, der zweite Hersteller der Welt, der diese Modellbahngröße in seinem Fertigungsprogramm aufnahm.

Die Reaktionen aus der Bevölkerung auf die neu entwickelte Modellbahngröße waren so groß, dass sogar von „höchster Stelle“ der Befehl kam, das Sortiment fort zu führen und weiter zu entwickeln.

Eine neu gegründete Abteilung Technologie, unter der Leitung von Egon Jakobi, hatte die Aufgabe so Einfluss auf die Neukonstruktionen zu nehmen, dass sich die Produkte auch in Serie fertigen ließen. Geplant waren Stückzahlen von bis zu 1000 Erzeugnissen pro Tag.

Eine Produktionssteigerung beziehungsweise die Organisation neuer technologischer Abläufe war aber nur mit zusätzlichen Arbeitskräften zu bewältigen. Da Sonneberg bis 1972 zum 5-Kilometer-Sperrgebiet der innerdeutschen Grenze gehörte, war ein Anwerben von Arbeits-

kräften aus anderen Regionen der DDR zur damaligen Zeit kaum oder nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen möglich. Hinzu kam, dass zu dieser Zeit im VEB PIKO auch nicht die technologischen Gegebenheiten für eine Farbgebung und Bedruckung der Modelle bestanden. Diese Probleme wurden dadurch gelöst, indem man Kooperationspartner suchte, die zum VVB Spielwaren gehörten, mehr im Landesinneren angesiedelt waren und über das technische Know how verfügten. Im VEB VERO Olbernhau fand man schließlich einen Betrieb, der die notwendigen Voraussetzungen und Kapazitäten besaß. So wurde die gesamte Wagenfertigung und das Lackieren und Dekorieren der Kunststoffgehäuse-Rohlinge der N-Spur- Triebfahrzeuge dorthin verlagert. Bei freien Kapazitäten in der Kunststoffspritzerei wurden sogar die Lokomotivgehäuse ganz in Olbernhau gefertigt. Die fertigen Gehäuse wurden wiederum zur Komplettierung der Fahrzeuge nach Sonneberg zurück geschickt. Schlüsselziffern bei den Katalognummern zeigen die Produktionsbetriebe an. So bedeutet 5/ vor der Artikelnummer 41... bei den Lokomotiven, dass sie beim VEB [Kombinat] PIKO in Sonneberg gefertigt wurden.

Aber schon bald gab es Forderungen vom Amt für Standardisierung, Messwesen und Warenprüfung (ASMW), aber auch vom Handel, eine echte Modelleisenbahn von hoher Qualität zu produzieren, bei der Maßstabs- und Detailtreue eingehalten werden sollte. Im Novemberheft 1965 schrieb „Der Modelleisenbahner“: Die Frage, ob sich ... „diese Nenngröße durchsetzen wird, hängt von der Güte der Konstruktion, der Qualität der Ausführung und ...vom Eingehen auf die verständlichen Forderungen der Käufer ab.“

Die Anfangsmodelle [und später weitere Fahrzeuge] hatten ein einheitliches B'B'- Fahrgestell, das sich in nur geringfügigen Abänderungen an den Achslagerblenden unterschied. Durch Aufsetzen eines entsprechenden Gehäuses war es so möglich, Fahrzeuge für unterschiedliche Bahnverwaltungen herzustellen: eine V 180 der Deutschen Reichsbahn, eine BB-Elektrolok der französischen SNCF und eine T 449 Mittelführerstandlok der ČSD.

Diese Lokomotiven wie auch Güter- und Personenwagen wurden noch mit der PIKO-eigenen Metallhakenkupplung ausgestattet. Dann nahm ab Mitte der 60er Jahre der Staat immer mehr Einfluss auf das Modellbahnwesen der Spurweite N. PIKO N- Eisenbahnen sollten, zwecks Devisenbeschaffung, Export-tauglich gemacht werden. Wichtige Voraussetzung für einen Export in den Westen war jedoch eine mit dem Arnold rapido-System kompatible Fahrzeugkupplung. Dazu wurden schon bald Lizenzverhandlungen mit Arnold geführt, mit dem Ergebnis, dass PIKO 1968 die Standard-Kunststoff-Kupplung nach der europäischen Modelleisenbahnnorm NEM 356 selbst herstellen und einsetzen durfte.

Bis etwa Mitte der 70er Jahre wurde verstärkt das N- Spur- Sortiment auf dem Modellbahnsektor voran getrieben. PIKO bot eine breite Palette von Fahrzeugen basierend auf Vorbildern der ostdeutschen und osteuropäischen Bahn an.

Des weiteren kamen Modelle westeuropäischer Länder und sogenannte „Fantasiemodelle“, ohne jeglichen Bezug zur Realität, auf den Markt. Es wurden einige recht ungewöhnliche Fahrzeuge nachgebaut, wie z.B. die Baureihe 118 mit Vollsichtkanzel, der Dieseltriebwagen VT 4.12 oder die tschechischen Lokomotiven S 699.0 und T 449.0, deren Vorbilder in der Realität Einzelstücke oder Prototypen geblieben sind.

Von 1964 bis 1975 entstanden, jeweils ohne Varianten, 11 verschiedene Triebfahrzeuge, über 30 Wagen und diverses Zubehör. Mitte der 70er Jahre erschien für N-Spur-Fahrzeuge sogar ein eigener Katalog.

In den 70er Jahren tauchte im VEB **Werkzeug- und Formenbau** in Meissen ein Probenspritzling auf, der Ähnlichkeit mit einer BR 03 hatte. Der dazugehörige Tender war fast fertig. Egon Jakobi schreibt im PIKO -Buch Seite 74 von der Entwicklung eines Triebfahrzeuges BR 03 DR, Reko, in der Nenngröße N, bei dem bereits der größte Teil der Gehäusewerkzeuge fertig war. [Vier produktionsbereite Spritzformen waren von WeFo Meissen

bereits dem VEB PIKO geliefert worden. Fünf weitere Spritzformen waren zwischen 40% und 80% fertiggestellt.]

Im „Modelleisenbahner“ Heft 6/1994 äußert Jens Auerswald, dass es sich „zweifelloos um die Rohlinge für eine Schnellzuglok der Pazifik-Klasse“ handelte. „An dieser Unvollendeten war



bereits ein hervorragender Detaillierungsgrad auszumachen. Wie es schien, sollten der Antrieb und die Stromaufnahme ähnlich wie bei der BR 55 erfolgen“. Er schreibt weiter, dass „die Arbeiten an diesem Modell 1972 bereits in vollem Gange waren, als eines Tages Betriebsfremde in der Werkstatt auftauchten, die

die Vollmacht besaßen, die Arbeit an diesem Vorhaben sofort abbrechen zu lassen und auch die angefangenen Werkzeuge mitzunehmen. Ein Grund für diese Maßnahme ist nie bekannt geworden.“ Im gleichen Heft wurden die Bilder von Probeabgüssen veröffentlicht, die mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift „Modelleisenbahner“ (Fotos: Andreas Stirl) hier gezeigt werden dürfen.

Das „spielzeughaft“ wirkende Sortiment konnte bald jedoch die Ansprüche der Modellbahner nicht mehr befriedigen. Nach anfänglichen großen Erfolgen, vor allem wegen des geringen Platzbedarfs (bei den DDR-Plattenbauten ein wichtiges Argument) und dem relativ niedrigen Preis, kamen im Laufe der Jahre doch immer mehr Bedenken unter den Modelleisenbahnern auf. Während einige wenige N-Modelle sehr detailliert ausgefallen waren, blieben die meisten anderen auf einem eher bescheidenen Niveau. Ab Mitte der 70er Jahre wurde die Spurweite N bei PIKO mehr und mehr zu einem „ungeliebten Kind“. Ihre Produktion beanspruchte Kapazitäten, die mehr bei der Herstellung der Spurweite H0 benötigt wurden, denn in den osteuropäischen Ländern, PIKO's Hauptabsatzgebiet, stagnierte der N- Markt zugunsten von H0- und TT- Artikeln. Daher gab es immer wieder Phasen, wo die N- Herstellung gedrosselt werden musste. Zeitweilig wurde sogar ihre Einstellung in Erwägung gezogen, genauso wie die Verlagerung der Fertigung nach Ungarn. Letztmalig wurde inoffiziell ein Triebfahrzeug - Neuheit 1983 auf der Leipziger Frühjahrsmesse präsentiert.

In den 80er Jahren stieß das Interesse, auch die bereits vorhandenen Erzeugnisse weiter zu produzieren, bei PIKO auf immer weniger Gegenliebe, zumal die damit verbundenen Probleme wie Materialbeschaffung, Einhaltung der Fertigungstoleranzen mit verschlissenen Werkzeugen von Jahr zu Jahr größer wurden. Die Qualität der Fahrzeuge war mit westdeutschen Modellen nicht mehr zu vergleichen. Das Resultat war, dass am 31.5.1989 die Produktion von Erzeugnissen der Spur N endgültig eingestellt wurde. Begründet wurde diese Maßnahme damit, dass

1. „die für die Produktion von Modellbahnerzeugnissen in drei Nenngrößen ( N, TT und H0) notwendigen Kapazitäten nicht vorhanden sind
2. der Trend mehr und mehr zu Erzeugnissen der Nenngröße H0 geht und
3. die für die Herstellung von N-Erzeugnissen erforderlichen Werkzeuge nunmehr gänzlich verschlissen sind.“

# Übersicht:



# Triebfahrzeuge

<b>Bild</b>	<b>PIKO – Nr.</b>	<b>Loktyp</b>	<b>Baureihe</b>	<b>Bahnverw.</b>	<b>Besonderheiten</b>	<b>Farbe</b>	<b>Produktionszeitraum</b>	<b>Präsentation</b>
0a		Diesellok	V 180 006	DR	Hakenkupplung	grün - grau		Verkehrsmuseum Dresden
0b		Diesellok	V 180	DR	Hakenkupplung	blau - grau		Verkehrsmuseum Dresden
1	5720/5/1	Diesellok	V 180 006	DR	Hakenkupplung	rot - grau	64 – 68	LHM 1964
2	5/ 4100	Diesellok	V 180 006	DR	Normkupplung	rot - grau	69 – 75	
3	5430/5/1	Diesellok	V 180 006	DR	Hakenkupplung	rot - silbern	64 – 68	
4	5/ 4100	Diesellok	V 180 006	DR	Normkupplung	rot - silbern	1969	
5	5720/5/2	Elok	BB 9210	SNCF	Hakenkupplung starre Pantographen Diesellok-Achsb blenden	grün	65 – ?	LFM 1965
6	5420/5/2	Elok	BB 9210	SNCF	Hakenkupplung starre Pantographen	grün	– 1968	
7	5420/5/6	Elok	BB 9210	SNCF	Normkupplung starre Pantographen	grün	1969	
8	5/ 4102	Elok	BB 9210	SNCF	Normkupplung 2 kleine Kästchen bewegliche Panto graphen	grün	1970	
9	5/ 4102	Elok	BB 9210	SNCF	Normkupplung ohne Kästchen be wegliche Panto graphen	grün	70 – 89	
10	in 5/ 0662 und 0667/100	Elok	BB 9200	NS	Normkupplung	gelb, graue Lüfter	? – 84	
11		Elok	BB 9200	NS	Normkupplung	grau, gelbe Lüfter	um 1984	
12	5/ 4102 / 400	Elok	BB 9200	DB	Normkupplung	rot	? – 84	
13	5720/5/5	Diesellok	T 449	ČSD	Hakenkupplung	rot - silbern	1966	LHM 1966 Handmuster
14	5430/5/5	Diesellok	T 449	ČSD	Hakenkupplung	rot - silbern	66 – 68	
15	5/ 4106	Diesellok	T 449	ČSD	Normkupplung	rot - silbern	69 – 89	
16	5/ 4103	Dampflok	65 1010	DR	ohne Totenkopf zeichen Stromaufnahme: 1. u. 4. Achse	schwarz - rot	67	LHM 1967 Handmuster
17	5/ 4103	Dampflok	65 1010	DR	Metallbolzen Stromaufnahme: 1. u. 4. Achse	schwarz - rot	68 – 70	
18	5/ 4103	Dampflok	65 1010	DR	Plastikzapfen Stromaufnahme: alle Achsen	schwarz - rot	71 – 89	
19	0652	Dampflok	65		1. u. 2. Serie	silbern	ab 1970	
20	Sonder modell	Dampflok	65		1. u. 2. Serie	golden	ab 1970	

<b>Bild</b>	<b>PIKO – Nr.</b>	<b>Loktyp</b>	<b>Baureihe</b>	<b>Bahnverw.</b>	<b>Besonderheiten</b>	<b>Farbe</b>	<b>Produktionszeitraum</b>	<b>Präsentation</b>
21	5/ 4108	Diesellok	M 61 002	MAV	mit Licht	orange	68 - 89	LHM 1968
22	5/ 4111	Diesellok	204 001	SNCB	mit Licht	grün - gelb	69 - 89	LFM 1969
23	5/ 4112	Diesellok	Mv 1122	DSB	mit Licht	braun	69 - 89	LFM 1969
24	5/ 4107	Diesellok	V 180 059	DR	Vollsichtkancel	blau-silbern	1969	LFM 1969 Messemmodell
25	5/ 4107	Diesellok	V 180 059	DR	Vollsichtkancel	blau-silbern	69 - 70	
26	5/ 4107	Diesellok	118 059-5	DR	Vollsichtkancel	blau-silbern	71 - 89	
27	5/ 4107 / 001	Diesellok	118 059	DR	Vollsichtkancel	rot-elfenbein	83 - 89	inoffiziell LFM 1983
28	5/ 4107 / 090 und in 5/ 0661	Diesellok	118 059	NS	Vollsichtkancel	rot-elfenbein	? - 84	
29	5/ 4117	Dampflok	BR 55 3784	DR	1. Serie 4 Zahnräder	schwarz-rot	1970	LFM 1970
30	5/ 4117	Dampflok	BR 55 3784	DR	2. Serie 2 Zahnräder	schwarz-rot	70 - 79	
31	5/ 4118	Dampflok	040.D.90	SNCF	2 Zahnräder	schwarz	70 - 72	LHM 1970
32	5/ 4118	Dampflok	040.D.90	SNCF	4 Zahnräder	schwarz	1970	
33	5/ 4119	Dampflok	81 467	SNCB	2 Zahnräder	schw.-grün	70 - 72	LHM 1970
34	5/ 4120	Dampflok	427 0500	ČSD	2 Zahnräder	schwarz-rot	ab 1971 - ?	
35	Sondermodell	Dampflok	55	alle	2 und 4 Zahnräder	silbern	ab 1970	
36	5454120/ 5/7	Dampflok	55	alle	2 und 4 Zahnräder	golden	ab 1970	
37	5/ 4121	Elok	YC4 092	SZD		braun-braun-blaugrau	71 - 89	LHM 1971
38	5/ 4121-191	Elok	YC4 092	SZD		rot- beige-grau	71 - 89	
39	5/ 4121-192	Elok	YC4 092	SZD		blau-beige-grau	71 - 89	
40		Elok	YC4 092	SZD		rot-orange	um 1982	
41	5/ 4105	Triebwg.	VT 4.12.02	DR	mit Licht	blau-grau	71 - 89	LHM 1971
42	5/ 0649	Triebwg +	Beiwagen	DR		blau-grau	71 - 89	
43	5/ 4141	Beiwagen		DR		blau-grau	71 - 89	
44	5/ 4109	Elok	S 699 001	ČSD		orange	73 - 89	LFM 1973
45	5/ 4124	Diesellok	118 347-4	DR	Regel Linie gedruckt	rot-elfenbein	1975	inoffiziell LHM 1975
46	5/ 4124	Diesellok	118 086-8	DR	Regel Linie gedruckt	rot-elfenbein	76 - 80	
47	5/ 4124	Diesellok	118 086-8	DR	Regel Linie gespritzt	rot-elfenbein	80 - 89	
48	5/ 4124	Diesellok	118 059-5	DR	Regel Linie gespritzt	rot-elfenbein	?	
49	5/ 4124	Diesellok	118 059-5 / 086-8	DR	Regel <b>Fehldruck</b>	rot-elfenbein	?	
	<b>Legende:</b>	unklar				Leipziger	FrühjahrsMesse	LFM
						Leipziger	HerbstMesse	LHM

<b><u>Stromsystem</u></b>	<b><u>Material</u></b>	<b><u>Beleuchtung</u></b>	<b><u>angetriebene Achsen</u></b>	<b><u>LüP</u></b>	<b><u>1. Präsentation</u></b>
Zweileiter-Gleichstrom	Kunststoff	keine	2	110 mm	Verkehrsmuseum Dresden
<b><u>PIKO - Nr.</u></b>	<b><u>Baureihe</u></b>	<b><u>Ausführung</u></b>	<b><u>Farbe</u></b>	<b><u>Besonderheit</u></b>	<b><u>Merkmal</u></b>
	V 180 006	DR	grün-grau	Hakenkupplung	



Bild 0a

Bei diesen beiden Fahrzeugen handelt es sich, laut Auskunft des Kustos des Verkehrsmuseums Dresden (VMD), nicht um Sonderanfertigungen für das Museum.

Dem Inventarverzeichnis des VMD ist zu entnehmen, dass beide Modelle aus dem Nachlass von Fritz Hornbogen\* aus Erfurt stammen und dem Museum am 30.06.1980 zur Verfügung gestellt wurden.

Egon Jakobi, ehemaliger Chefentwickler bei PIKO, hält es durchaus für möglich, dass beide Modelle mal in Eigenregie entstanden sind. PIKO ließ nämlich das Lackieren und Bedrucken der N-Spur-Modelle vom VEB VERO Olbernhau durchführen und bei dieser Gelegenheit hat ein Mitarbeiter die Fahrzeuge mit einer eigenen Lackierung und im Falle der grün-grauen V 180 auch Bedruckung versehen. Vielleicht ist die blau-graue Lok auch von F. Hornbogen selbst modifiziert worden. Als Farbmuster-Demos dienten diese Modelle jedoch nicht; auf alle Fälle sind es aber Unikate, weil keine weiteren Exemplare bisher bei Sammlern aufgetaucht sind. Das blau-graue Modell ist um 1965 entstanden.

\* Fritz Hornbogen war in den 50er Jahren Modellbahnkonstrukteur beim VEB Elektroinstallation Oberlind (Sonneberg), wo damals PIKO- Modelleisenbahnen hergestellt wurden. In den 60er Jahren bis zu seinem Tod 1978 war er zunächst als Gütekontrollleur bei der GHG Leipzig und später als Prüfenieur beim ASMW in Erfurt tätig. Als Mitglied der Technischen Kommission des Deutschen Modelleisenbahn Verbandes der DDR (DMV) war er Autor mehrerer technischer Beschreibungen von Modell- Triebfahrzeugen im Modelleisenbahner ab Mitte der 60er Jahre.

<b><u>Stromsystem</u></b>	<b><u>Material</u></b>	<b><u>Beleuchtung</u></b>	<b><u>angetriebene Achsen</u></b>	<b><u>LüP</u></b>	<b><u>1. Präsentation</u></b>
Zweileiter-Gleichstrom	Kunststoff	keine	2	110 mm	Verkehrsmuseum Dresden
<b><u>PIKO - Nr.</u></b>	<b><u>Baureihe</u></b>	<b><u>Ausführung</u></b>	<b><u>Farbe</u></b>	<b><u>Besonderheit</u></b>	<b><u>Merkmal</u></b>
	V 180	DR	blau-grau	Hakenkupplung	ohne Nummer

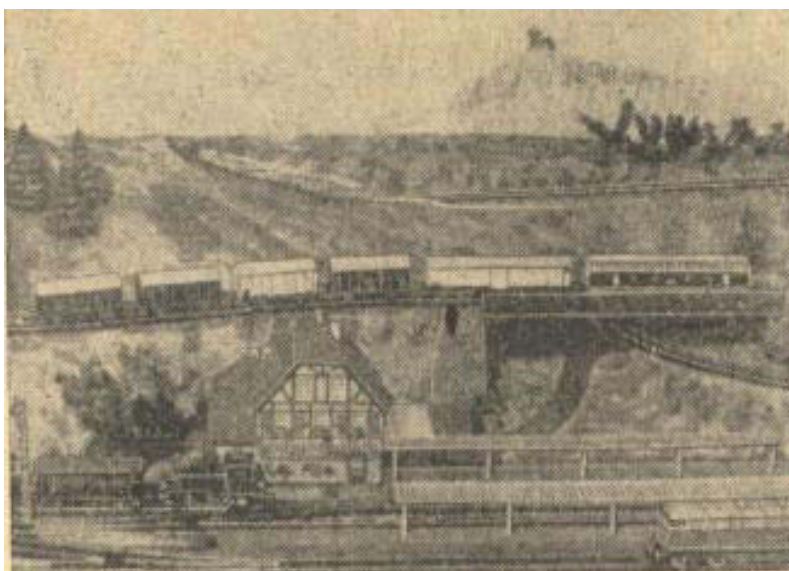


Bild 0b

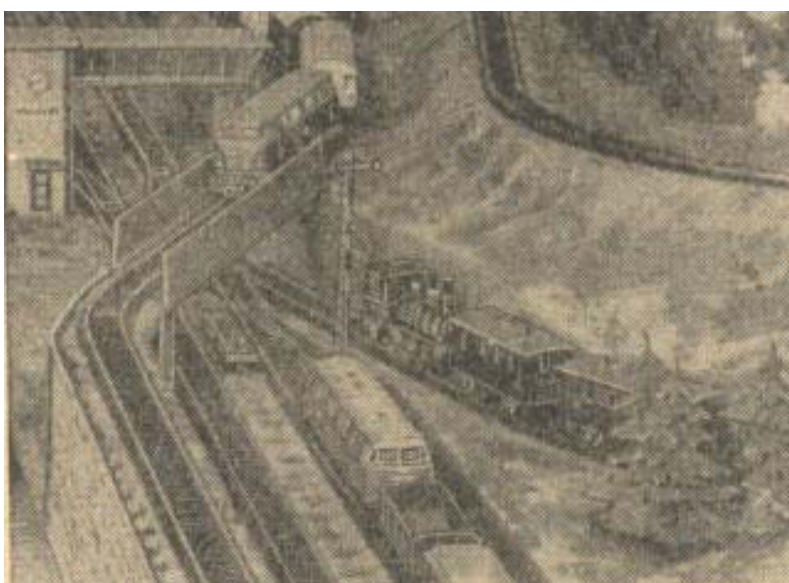
Von diesem Fahrzeug gibt es sogar ein paar Bilder, allerdings in schlechter Qualität!  
In der Zeitschrift „Das Signal“ Nr. 17 / 1966 wird eine Modellbahnanlage der Baugröße N mit Bildern und Text von Fritz Hornbogen, Erfurt vorgestellt. Betrachtet man die Bilder genauer, erkennt man beim länglichen eine V 180 in der Bildmitte mit heller Dachpartie und hellem Untergestell.



Auf dieser Abbildung kann man sogar die hell-grau angemalten Führerstandtüren erkennen.



Bei der über die Brücke fahrenden Diesellok sieht man eindeutig die markante Frontpartie des Unikats des VM Dresden.



<b><u>Stromsystem</u></b>	<b><u>Material</u></b>	<b><u>Beleuchtung</u></b>	<b><u>angetriebene Achsen</u></b>	<b><u>LüP</u></b>	<b><u>1. Präsentation</u></b>
Zweileiter-Gleichstrom	Kunststoff	keine	2	110 mm	LHM 1964
<b><u>PIKO – Nr.</u></b>	<b><u>Baureihe</u></b>	<b><u>Ausführung</u></b>	<b><u>Farbe</u></b>	<b><u>Besonderheit</u></b>	<b><u>Merkmal</u></b>
5720/5/1	V 180 006	DR	rot-grau	Hakenkupplung	



Bild 1

<b><u>Stromsystem</u></b>	<b><u>Material</u></b>	<b><u>Beleuchtung</u></b>	<b><u>angetriebene Achsen</u></b>	<b><u>LüP</u></b>	<b><u>1. Präsentation</u></b>
Zweileiter-Gleichstrom	Kunststoff	keine	2	110 mm	1969
<b><u>PIKO – Nr.</u></b>	<b><u>Baureihe</u></b>	<b><u>Ausführung</u></b>	<b><u>Farbe</u></b>	<b><u>Besonderheit</u></b>	<b><u>Merkmal</u></b>
5/ 4100	V 180 006	DR	rot-grau	Normkupplung	



Bild 2

**Anmerkung:** Das Originalfahrzeug V 180 006 gehörte mit zu den von der Schienenfahrzeugindustrie der DDR an die Deutsche Reichsbahn erstgelieferten Serienlokomotiven und wurde am 30. Januar 1963 in Dienst gestellt.

Die Anfangsmodelle dieser Baureihe unterscheiden sich von den nachfolgenden durch kleinere Räder. Ursprünglich befuhren diese Fahrzeuge nur ein Schienenoval. 1965 hat PIKO zur Spurweite N Weichen herausgebracht, die diese Lokomotiven entgleisen ließen. Um das Fahrverhalten zu verbessern, wurde der Raddurchmesser um Millimeterbruchteile vergrößert.

<b><u>Stromsystem</u></b>	<b><u>Material</u></b>	<b><u>Beleuchtung</u></b>	<b><u>angetriebene Achsen</u></b>	<b><u>LüP</u></b>	<b><u>1. Präsentation</u></b>
Zweileiter-Gleichstrom	Kunststoff	keine	2	110 mm	1968
<b><u>PIKO – Nr.</u></b>	<b><u>Baureihe</u></b>	<b><u>Ausführung</u></b>	<b><u>Farbe</u></b>	<b><u>Besonderheit</u></b>	<b><u>Merkmal</u></b>
5430/5/1	V 180 006	DR	rot-silbern	Hakenkupplung	



Bild 3

Diese Lok kommt sowohl mit Haken- als auch mit Normkupplung vor. Deswegen ist diese Variante um 1968 herum einzuordnen, zu der Zeit, wo sich in der DDR die Umstellung auf die genormten Kupplungen der westlichen Modellfahrzeuge vollzog. Diese Farbvariante muss es aber nur kurz gegeben haben, weil sie auf Eisenbahnbörsen oder Internetauktionen nur selten zu finden ist.

<b><u>Stromsystem</u></b>	<b><u>Material</u></b>	<b><u>Beleuchtung</u></b>	<b><u>angetriebene Achsen</u></b>	<b><u>LüP</u></b>	<b><u>1. Präsentation</u></b>
Zweileiter-Gleichstrom	Kunststoff	keine	2	110 mm	1969
<b><u>PIKO – Nr.</u></b>	<b><u>Baureihe</u></b>	<b><u>Ausführung</u></b>	<b><u>Farbe</u></b>	<b><u>Besonderheit</u></b>	<b><u>Merkmal</u></b>
5/ 4100	V 180 006	DR	rot-silbern	Normkupplung	



Bild 4

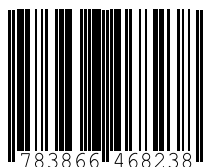
---

### Zum Inhalt:

Die Modellbahnfirma PIKO im thüringischen Sonneberg feiert 2009 ihr mittlerweile 60-jähriges Bestehen. Allerdings wurde die Produktion der Spurweite N vor 20 Jahren eingestellt. In der vorliegenden Dokumentation soll somit ein Überblick gegeben werden über die Spur N-Triebfahrzeuge in zeitlicher Reihenfolge ihrer Herstellung. Aber es wird auch ein Einblick vermittelt in den technischen Aufbau der Modellfahrzeuge und damit dient dieses Buch auch als Ratgeber bei Reparaturarbeiten. Es werden seltene Varianten mit Bild aufgelistet und Modelle, die nie in Serienproduktion gingen, beschrieben. Illustriert von zahlreichen, größtenteils farbigen Abbildungen, beleuchtet der Autor den Anfang und das Ende der Spurweite N in den Jahren von 1964 bis 1989.

### Zum Autor:

Ulf Suchantke wurde 1952 im Landkreis Ammerland in Niedersachsen geboren und ist von Beruf Pädagoge an einer Hauptschule. Seit mehr als 20 Jahren beschäftigt er sich mit Eisenbahnen sowohl im Original wie auch im Modell. Hauptinteresse gilt dabei den Dampflokomotiven. Seit etwa 10 Jahren sammelt er Informationen zu PIKO-Spur-N-Triebfahrzeugen und hat diese nun für die vorliegende Dokumentation zusammengetragen.



9 783866 468238

**Preis:  
39,00 EUR**

