

PIKO

1968
1969



...zawsze
po
właściwym
torze!



1:1

IIUSTROWANY KATALOG

Wszystkie kolorowe zdjęcia lokomotyw i wagonów są wykonane w tym katalogu w skali 1:1 prezentowanych modeli.

W katalogu tym F-a PIKO ujmuje łącznie po raz pierwszy modele kolejek H 0 i N w asortymencie lokomotyw, wagonów i torów.

Dzięki temu liczni zwolennicy PIKO, pasjonujący się skalą „H 0” lub „N”, bądź też zajmujący się w domu czy w klubie modelowaniem w obu tych wielkościach redukcyjnych, otrzymują interesujący przegląd wyrobów PIKO w każdym asortymencie. Modele kolejowe PIKO – to wypróbowana, o światowym zasięgu klasa PIKO H 0 oraz nowoczesne, oszczędne pod względem zajmowanej powierzchni kolejki PIKO-N.

PIKO H 0 i PIKO N – oto dwa przyszłościowe rozmiary kolejek elektrycznych, zdolnych do stałej rozbudowy. Każdy z tych typów ma swoje odrębne zalety, łączy je jednak te same wspólne cechy: zgodne z oryginałem i precyzyjnie odtworzone modele, duży uciąg i pewność jazdy, świetna funkcjonalność i dojrzałość techniczna. Zarówno z H 0 jak i z N, z PIKO i dzięki PIKO – jedziesz zawsze po właściwym torze!

Napięcie dla wszystkich pojazdów napędowych H 0, czy N wynosi 12 Volt prądu stałego.

Zakłady wiodące w Zrzeszeniu Wytwórców Modeli Kolejowych:



NRD 64 Sonneberg, Karl-Marx-Strasse

Eksporter:

Demusa

G.m.b.H, NRD 108 Berlin, Charlottenstrasse 46.

Wszelkie pytania lub łaskawe zamówienia prosimy kierować na adres: Centralna Składnica Harcerska, W-wa Al. Róż 2, lub do naszego przedstawicielstwa. Zastrzega się zmiany w asortymencie, lub technicznym wykonaniu spowodowane doskonaleniem naszych wyrobów.

BR 89

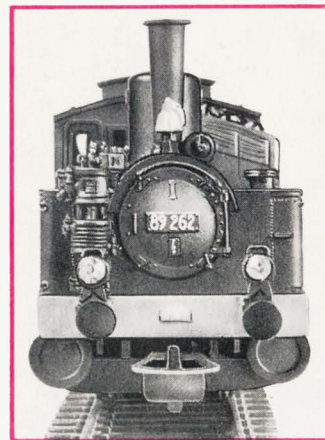
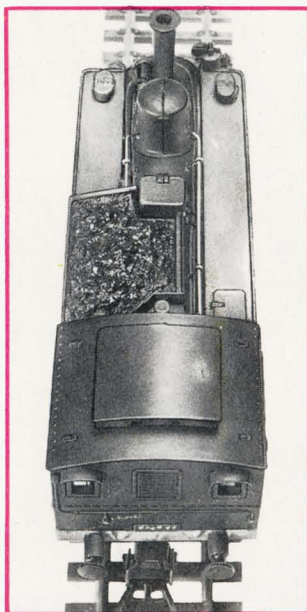
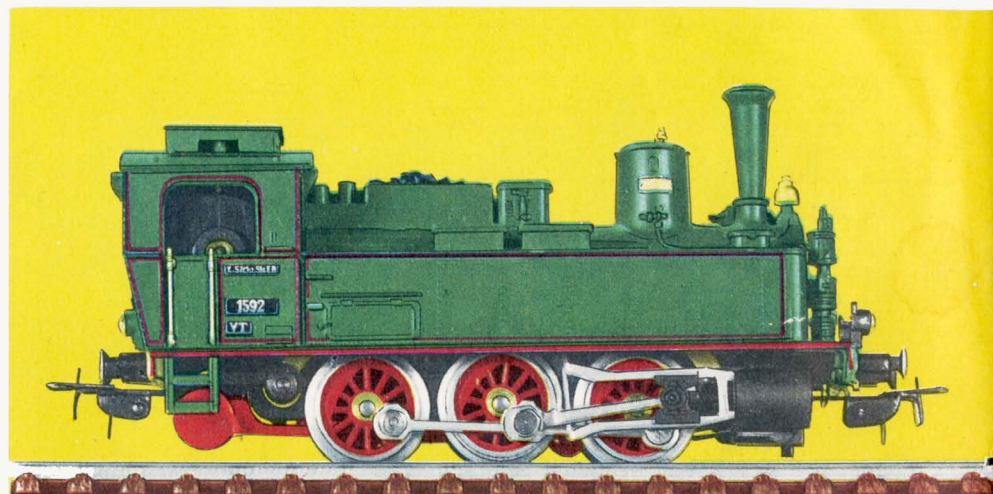
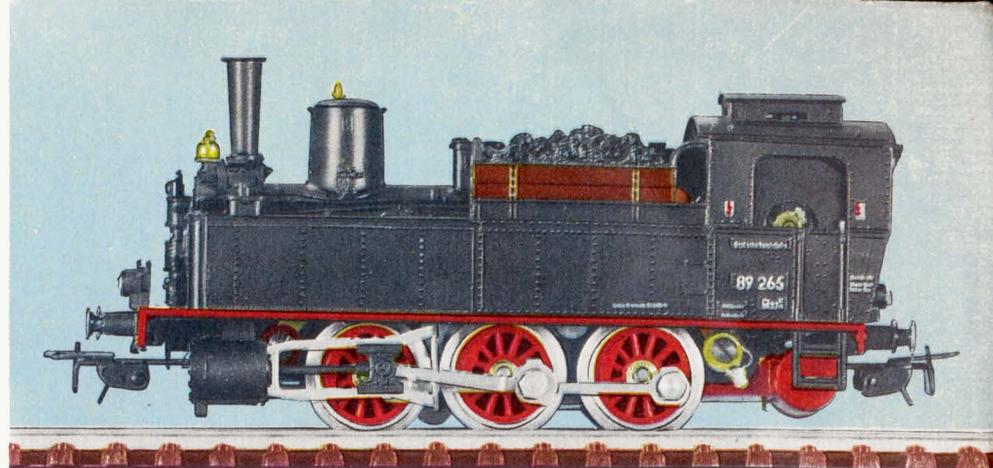
HO
1:87/16.5mm

DWA KLASYCZNE MODELE WETERANÓW KOLEJOWYCH

Nr. 5/6300. Deutsche Reichsbahn. Układ osi C; oryginalnie osadzona pompa próżniowa i prądnica; oddzielnie wbudowane latarnie z krystalicznym odbłaskiem, silnik o dużej mocy i sprawności; cichobieżny mechanizm rozrządczy powoduje łagodny rozbieg i zatrzymywanie, napęd na wszystkie trzy osie. Długość łącznie z buforami /dł. całkow./ 109 mm; oddzielne dodatki: pogrzebacz i szufla w celu ozdoby parowozu we własnym zakresie.

Nr. 5/6314. Wersja użytkowana przez dawną Saską Kolej Państwową. Oryginalne lokomotywy tej serii budowano w latach 1872–1920, częściowo także i dla prywatnych kolei. Ta lokomotywa oraz wybrane wagony z asortymentu PIKO tworzą uroczny, staroświecki pociąg – prawdziwy „Old Timer“.

Model parowozu BR 89 wyróżniony został złotym medalem na Targach Lipskich w 1965 r.



PIKO
MODELLBAHN

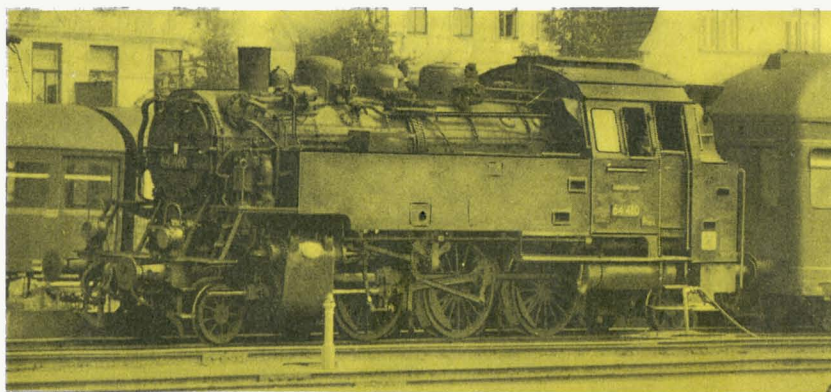
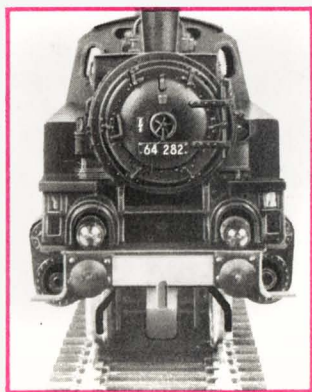
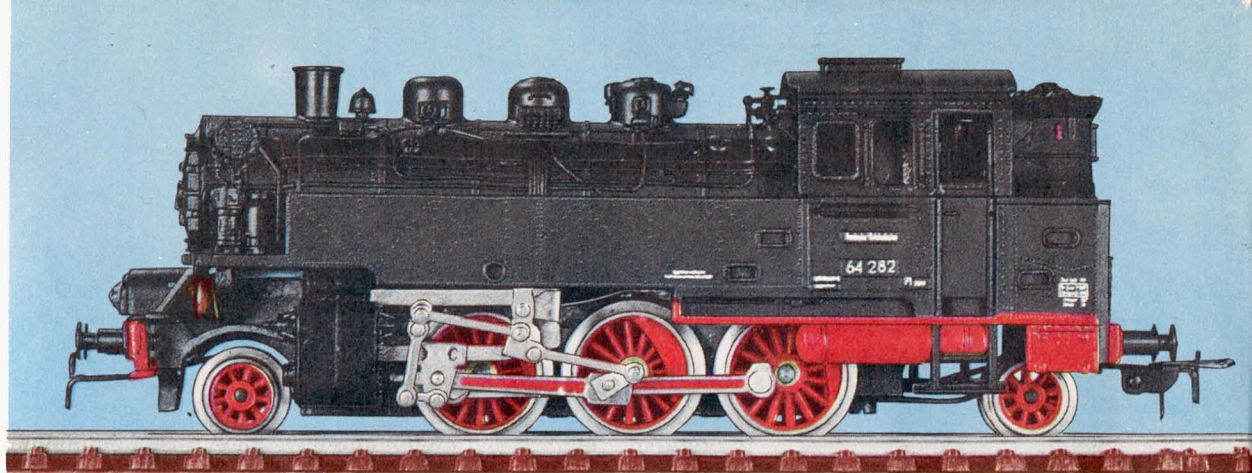
BR 64

HO
1:87/165mm

LOKOMOTYWA DLA PRZYŚPIESZONEGO RUCHU PODMIEJSKIEGO

Nr. 190/G 11. Układ osi 1¹ G1¹, silnik na prąd stały 12 V.
Stawidło Heusingera, z przodu 2 lampy oświetlające,
Dł. całkow. 145 mm.

W oryginale jest to typ budowy Nr. 1'C1'h2 Pt 35.15
Niemieckich Kolei /DR/. Około 500 tych lokomotyw skier-
owano do służby w ruchu podmiejskim.
Prędkość maksymalna 90 km/godz niezależnie od kie-
runku jazdy.



BR 75

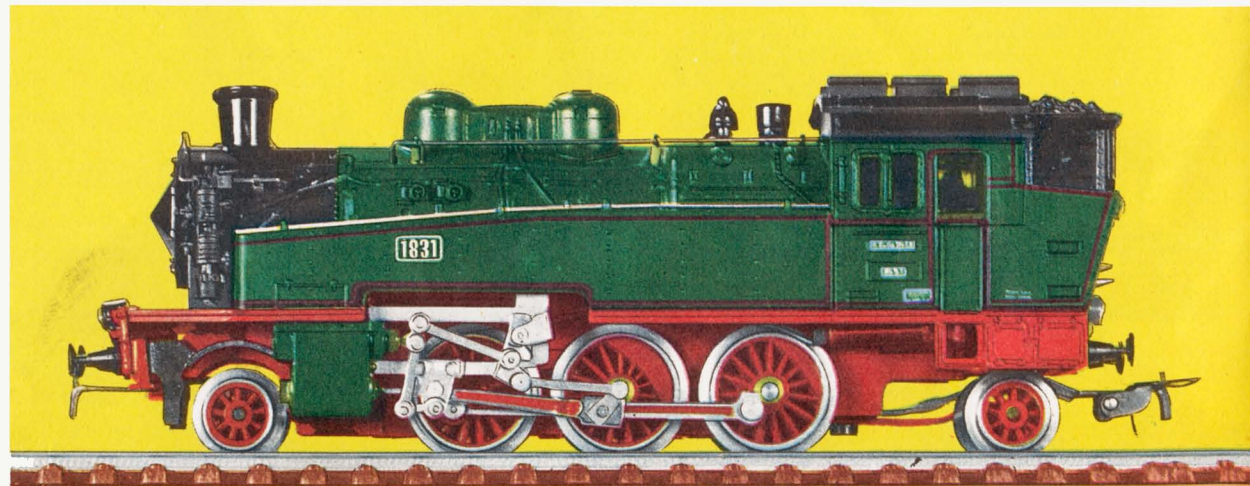
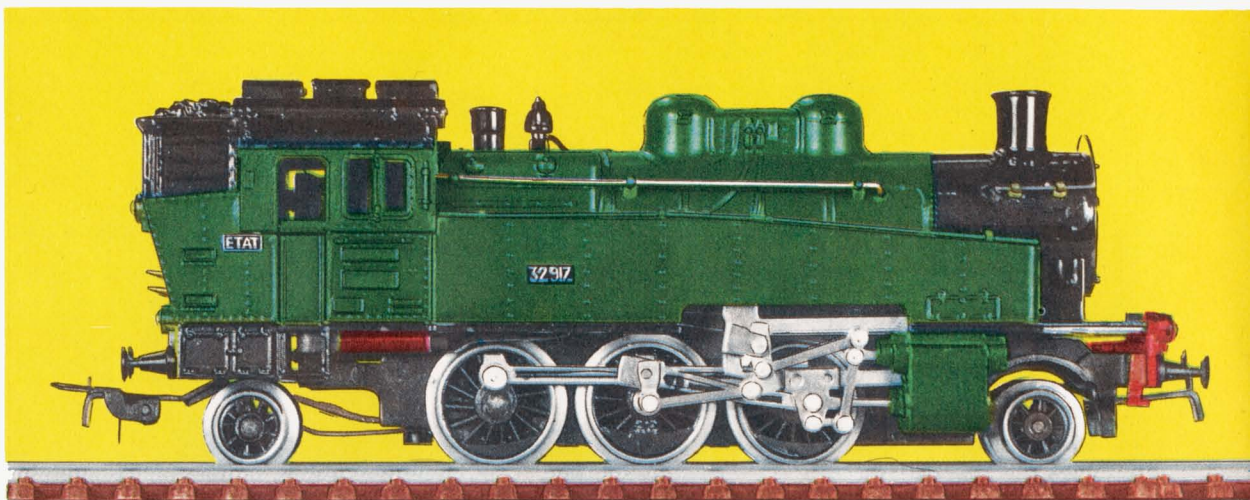
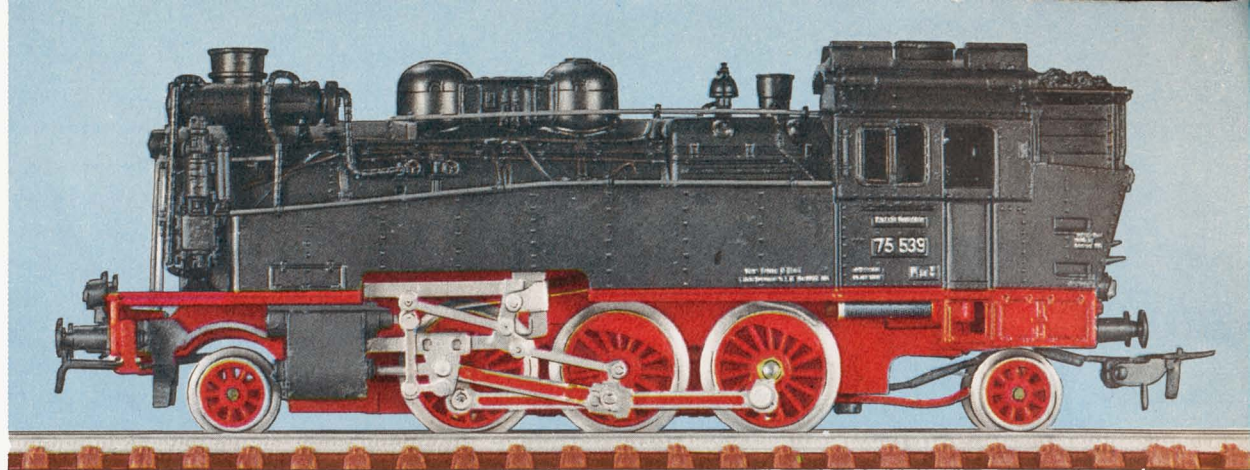
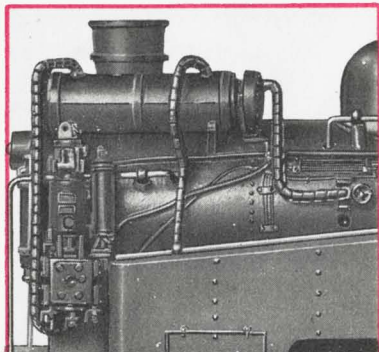
HO
1:87/165mm

TRZY WARIANTY TEJ SAMEJ LOKOMOTYWY

Nr. 190/G 16/1. Oznakowanie Niemieckich Kolei Państwowych. Układ osi 1^a C 1^a; silnik elektryczny na prąd stały o dużej mocy z czołowym kolektorkiem i łożyskami ze spieku brązu; duże przełożenie redukujące obroty. Po 3 lampy na przodzie i z tyłu lokomotywy. Na kotle środkowa lampa — reflektor, pozostałe lampy zaopatrzone w kryształki odblaskowe. Dł. całk. 145 mm. Model odtwarza rozwiniętą wersję lokomotywy klasy XIV HT, /obecnie typ 75^b/ budowanej do 1921 roku. Ten wypróbowany i ekonomiczny w eksploatacji parowóz jest używany głównie w ruchu osobowym.

Nr. 190/G 16/2. W 1922 r. lokomotywa BR 75 została sprowadzona z Niemiec do Francji. Wykonanie, kolor i oznakowanie modelu odpowiada ówczesnym przepisom Francuskich Kolei Państwowych.

Nr. 190/G 16/3. Model lokomotywy starego typu dostarczonej do 1911 r. dla Saskich Kolei Państwowych. Tak oryginał jak i model posiadają komin starego saskiego typu oraz dymnicę o drzwiach stożkowo modelowanych. Również kolory i oznakowanie są zgodne z oryginałem.



CZY WSZYSTKIE MODELE LOKOMOTYW W TYM KATALOGU RÓŻNIĄ SIĘ MIĘDZY SOBĄ?

Oczywiście! Tak pod względem formy, jak i pełnionych funkcji. I to jest prawidłowo! Ale mają także wiele wspólnych właściwości. Np. skopiowane po mistrzowsku i zgodnie z oryginałem wszystkie elementy budowy oraz dokładnie wyskalowane rozmiary. Przy tym sprawny, o dużym uciągu i stabilnej pracy silnik oraz precyzyjne i misterne oznakowanie. I to także słusznie! Są to bowiem właściwości cenione niezwykle wysoko przez miłośników i znawców modelarstwa kolejowego.



BR 55

TRZY LOKOMOTYWY — TRZY MISTRZOWSKIE MODELE

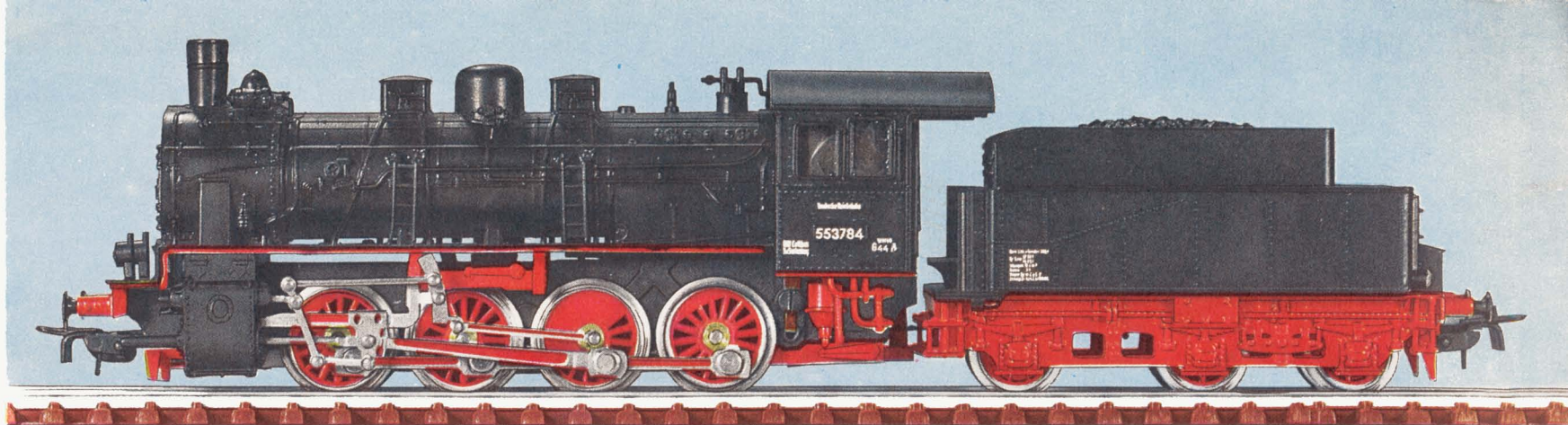
Nr. 5 6302. Niemieckie Koleje Państwowe. Układ osi typu D; napęd na wszystkie 4 osie, w tym 1 zestaw kołowy ze sztywną osią. Oddzielnie osadzona pompa, generator, drabinki, zbiorniki powietrzne itp. wyłożone imitacją szlachetnych kamieni; dł. całkow. 210 mm.

Wielki wzór dla tego wybitnego modelu stanowi oryginał lokomotywy BR 55, dawniej G 81 Pruskich Kolei Państwowych. Parowóz ten do dziś należy do najbardziej niezawodnych i niezastąpionych lokomotyw na stacjach przetokowych wielu krajów.

Nr. 5 6316. Wersja francuska, czarna; niski komin; oznakowanie zgodne z oryginałem.

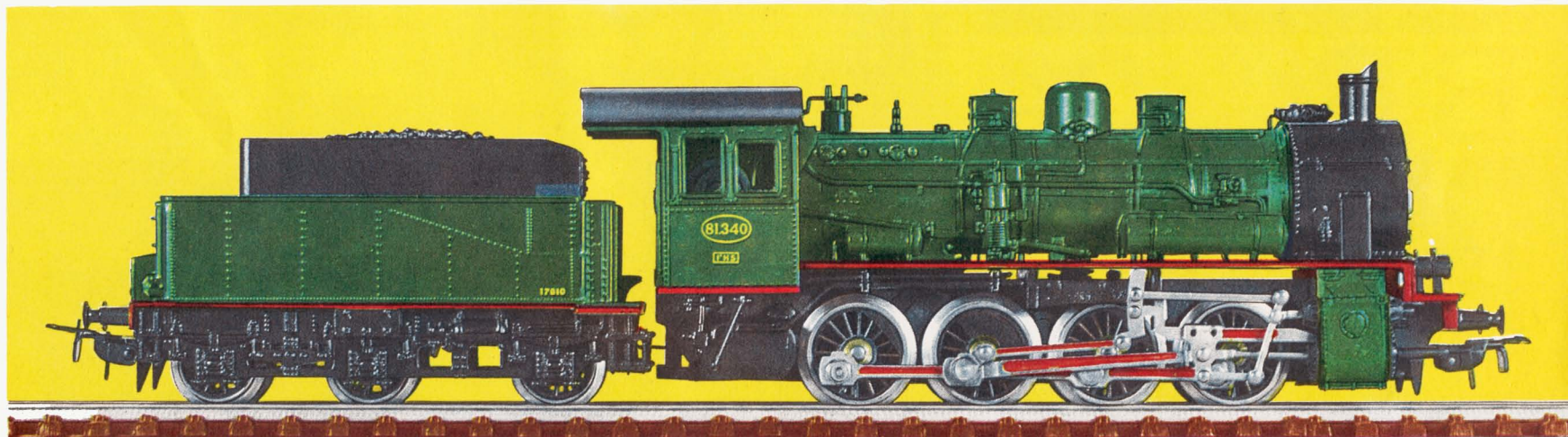
Model parowozu BR 55 został odznaczony złotym medalem na Targach Lipskich w 1967 r.



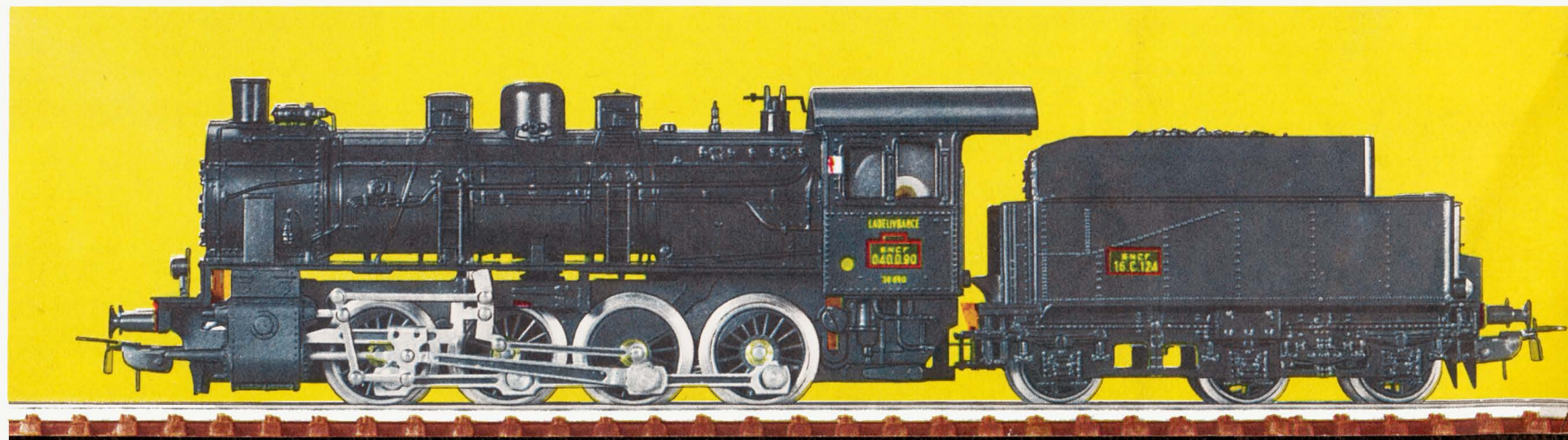


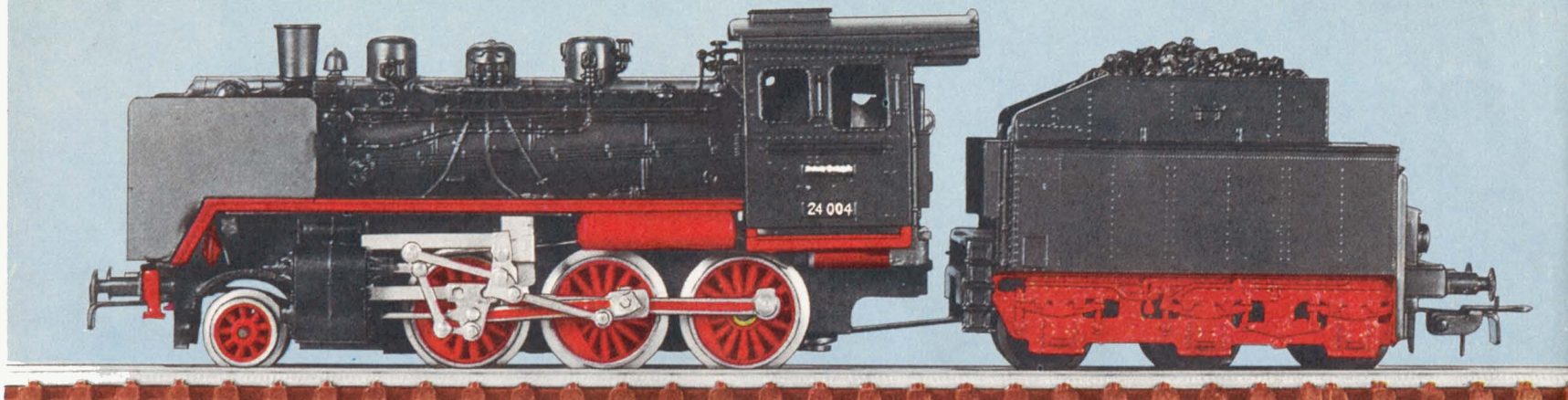
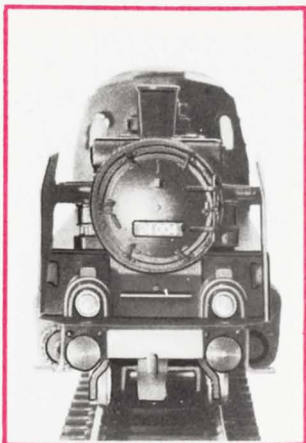
HO
1:87/16.5mm

B
SNCF



SNCF





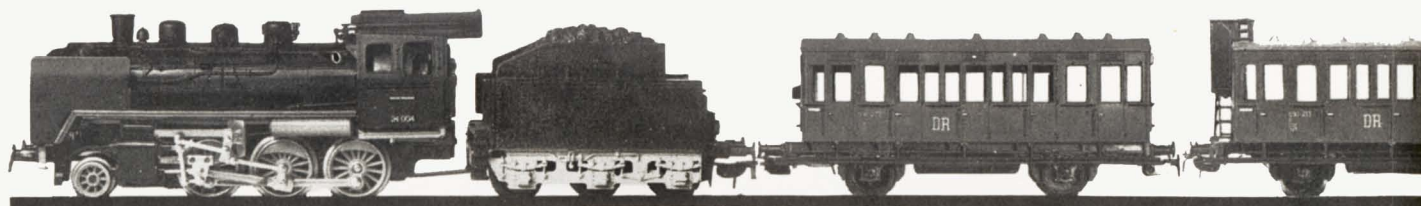
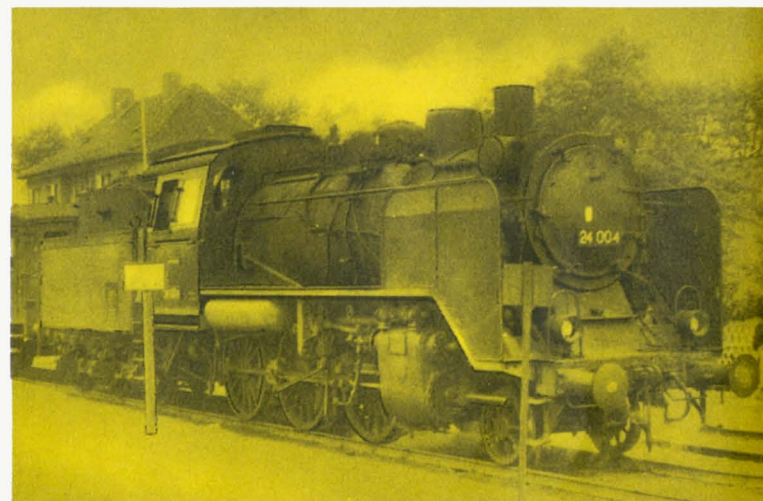
BR 24

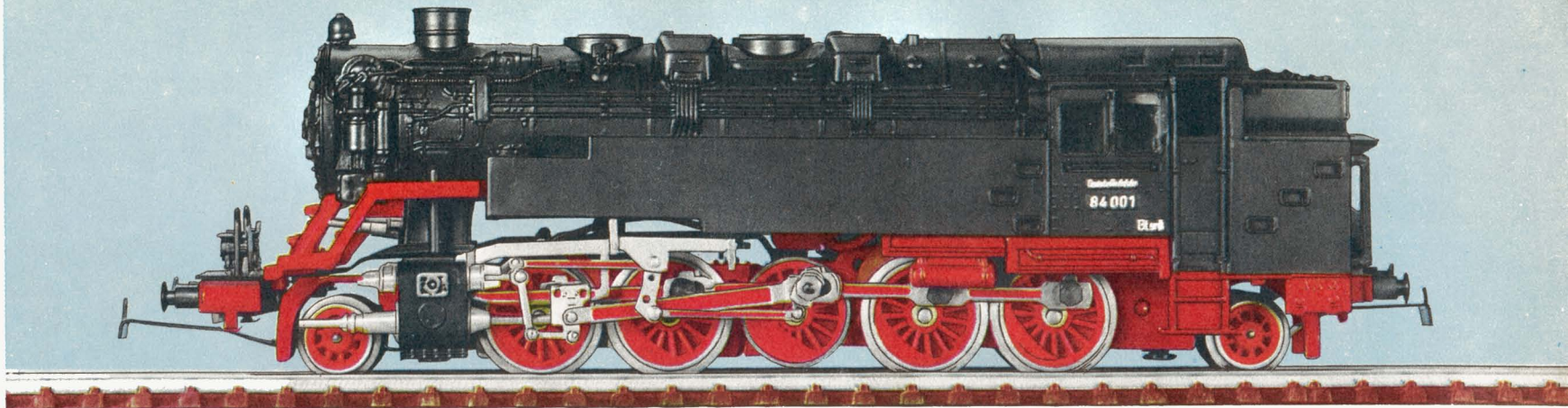
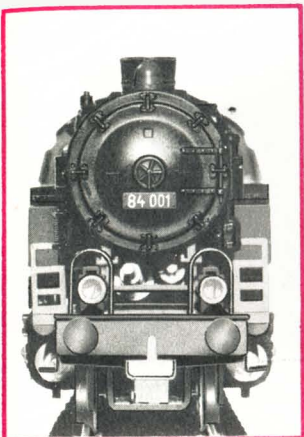


NIEZAWODNY I WYTRZYMAŁY „KOŃ STEPOWY“

Nr. 190/G 10. Układ osi 1' C; Silnik na napięcie 12 Volt /prąd stały/; stawidło /rozzząd pary/ typu Heusinger; przekładnia redukcyjna, 2 zapalające się czołowe lampy. Dł. całkow. 200 mm.

Model jest odtworzeniem lokomotywy 1^a Ch 2^a P34.15 /BR 24/. Możliwość zabierania znacznych ilości paliwa oraz obciążenie na każdą oś do 15 t. sprawiają, że oryginał tej lokomotywy jest używany w ruchu pasażerskim i towarowym w płaskim terenie na długich odcinkach drugorzędnych linii kolejowych. Nazwano ją trafnie i żartobliwie koniem stepowym.





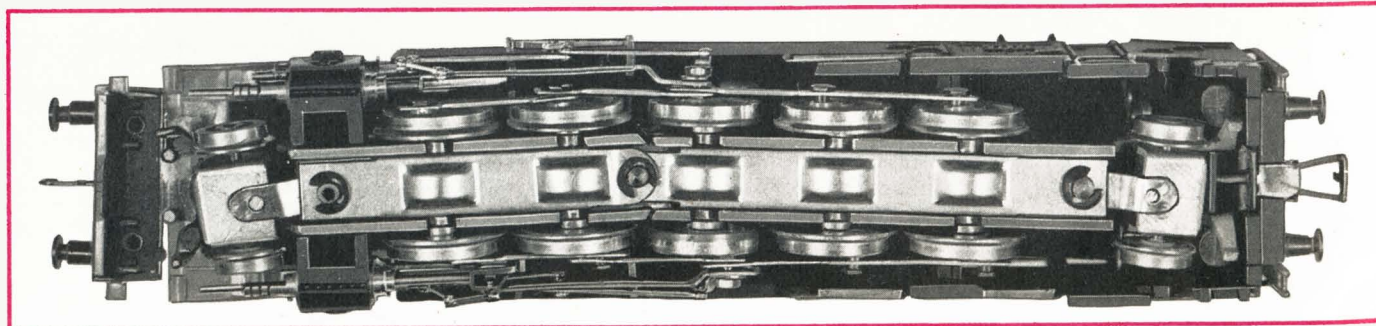
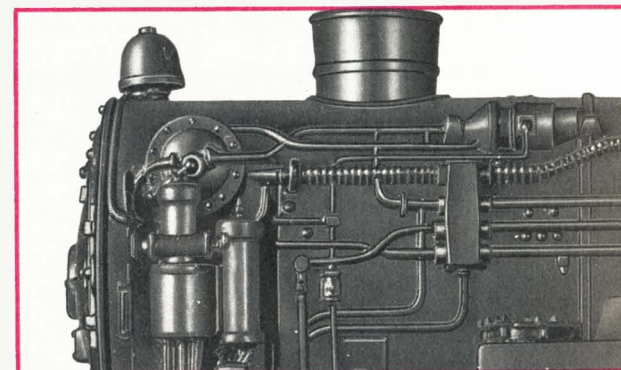
BR 84



WYPRÓBOWANA NA SERPENTYNACH GÓRSKICH TRAS

Nr. 399/832. Układ osi 1'E1', idealny rozbieg i świetna regulacja szybkości dzięki silnikowi o dużej mocy, posiadającemu wirnik 7-o żłobkowy. Ręcznie malowane koła i dźwignie napędowe, oraz stawidło Heusingera; 4 lampy; ozdobne latanie buforowe posiadają projektorowe oświetlenie poprzez wbudowane szklane pręciki. Dł. całkow. 180 mm.

Wzór dla tego modelu stanowi jedna z najstarszych niemieckich lokomotyw tendrowych /ciśnienie pary 16 atm.; moc 2000 KM/ zdolna pokonywać w górskich warunkach ostre zakręty, przy znacznym uciążu i szybkości do 80 km/godz. Oryginał tej lokomotywy posiada urządzenia zwrotne /półwózki/ typu Schwartzkopff-Eckhardt. Model posiada — tak jak w oryginale — dużą łatwość skrętu przez wyposażenie go w 6ś napędowa. Przegubowe ramy podwozia zapewniają modelowi możliwość skrętu po łuku o promieniu do 350 mm.



BR 91



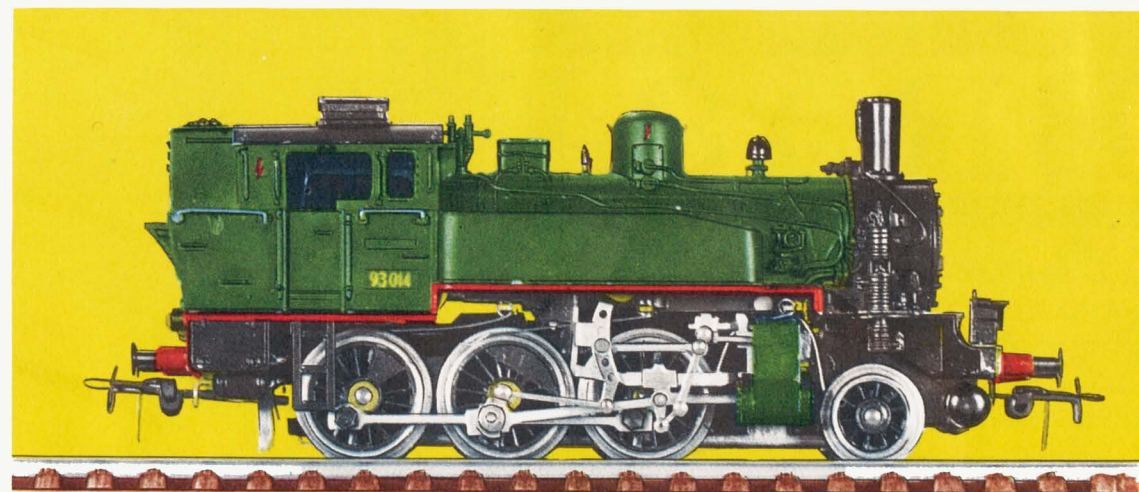
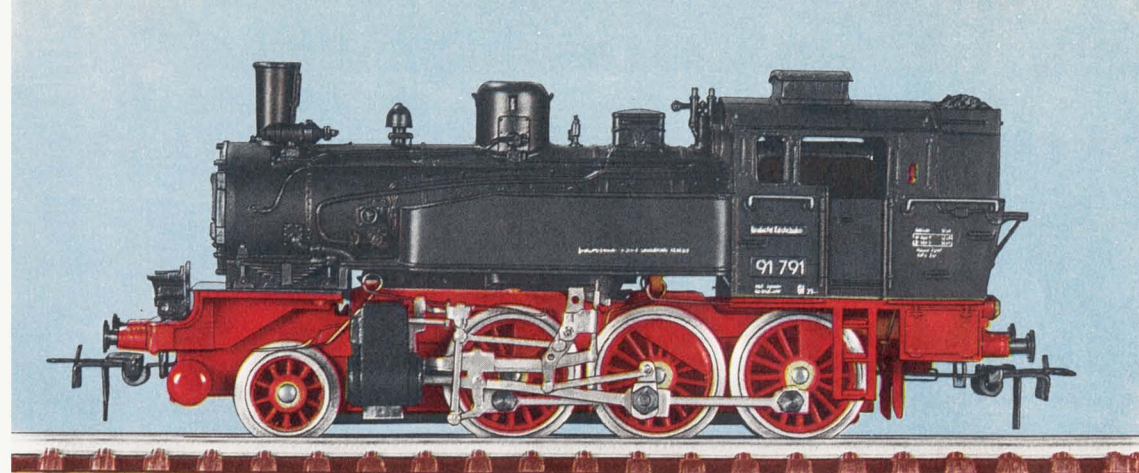
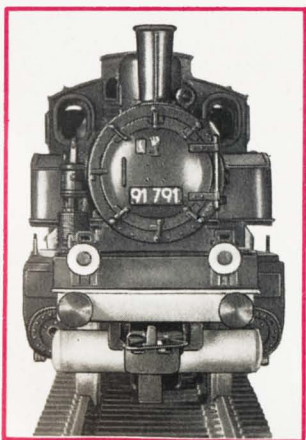
BYŁY PRUSKI PAROWÓZ T 9³

Nr. 399/833. Układ osi 1'C. 7-członowy wirnik silnika powoduje dużą jego moc, która gwarantuje wysoką sprawność jazdy. Napęd przedniego wózka poprzez czołową przekładnię zębatą; niklowany, tak jak w oryginalnym parowozie rozrząd pary; wyjątkowo dokładne odtworzenie wszystkich detali oryginału; osadzone oddzielnie ręczne dźwignie i dach ze świetlikiem, zapalające się lampy w obudowie buforów. Dł. całkow. 123 mm.

Budowane w latach 1900–1916 prototypy o ówczesnym odczowaniu T p³ były używane w Pruskich Kolejach Państwowych na trasach dojazdowych oraz w większych stacjach rozrządowych. Moc 440 KM. Maksymalna prędkość 65 km/godz.

Nr. 399/834. Wersja belgijska oznaczana jako 93011, w kolorach zielonym/czarnym z pomalowanymi na czerwono elementami podwozia.

Nr. 399/834. Wersja lokomotywy Francuskich Kolei Państwowych.



E

69

MANEWROWANIE I LEKKA SŁUŻBA PRZETOKOWA

Nr. 5/6200; Kolej NRD /Deutsche Reichsbahn/ – zielona.

Nr. 5/6210, kolej NRF /Deutsche Bundesbahn/ – czerwona.

Układ osi Bo; 12-voltowy silnik o dużej mocy; miękkie wytracanie biegu po wyłączeniu obwodu prądu. Ze wszystkich stron zgodne z oryginałem oznakowanie. Dł. całk. 106 mm.

Ten niewielki, solidnie zbudowany elektrowóz E 69 jest jeszcze do dziś używany w lekkiej służbie przetokowej oraz w ruchu towarowym. Maksymalna szybkość oryginału ca 50 km/godz.

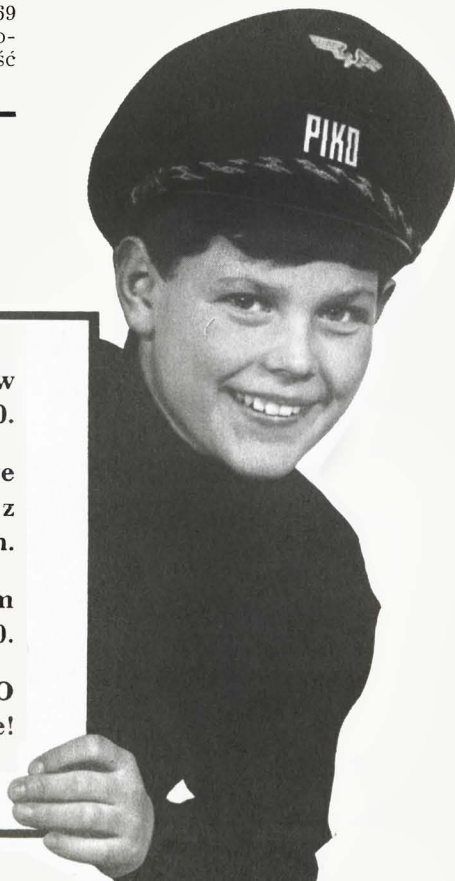
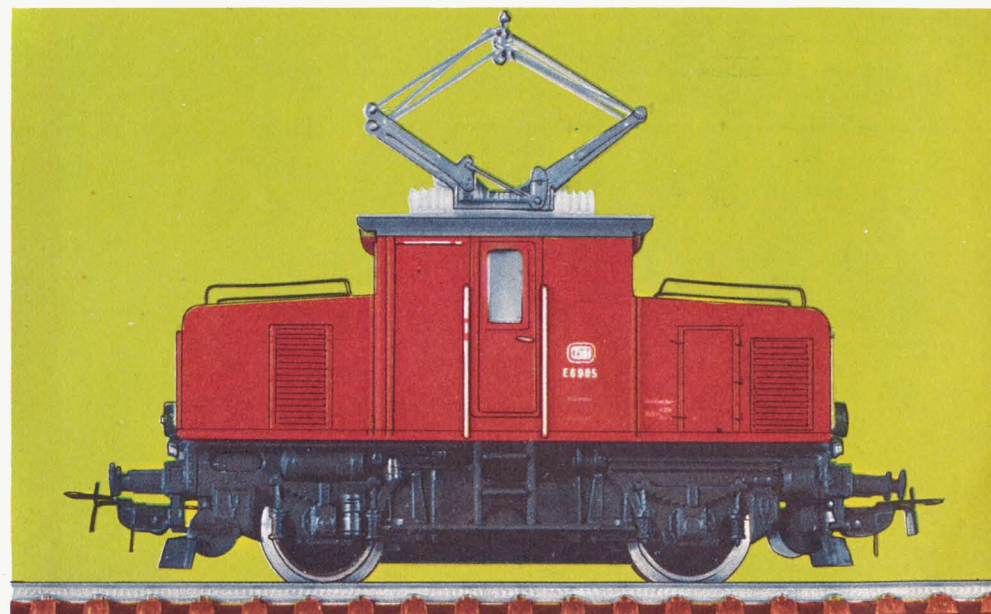
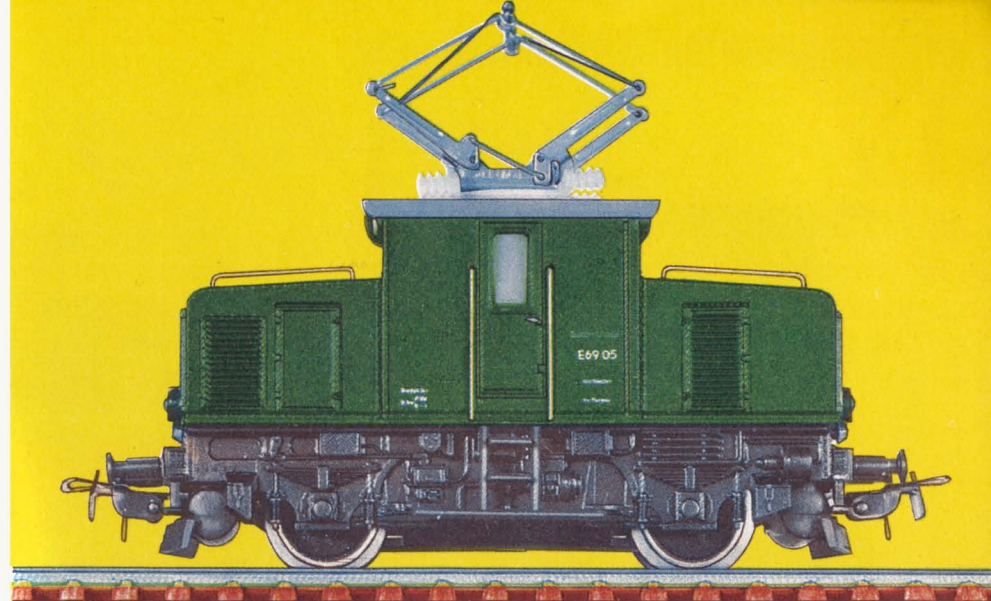
H0
1:87/165mm

Przebogaty, pełen walorów wybór w rozmiarze modelarskim H0.

Przegląd modeli H0 odtworzonych we wszystkich szczegółach zgodnie z oryginałem.

Największy pod względem technicznym autentyzm w rozmiarze H0.

Krótko mówiąc – z PIKO i u PIKO zawsze po właściwym torze!



PIKO
MODELLBAHN

DB

E

44

WIELKIE OSIAGI ELEKTROWOZU W WIELOSTRONNYM UŻYTKOWANIU.

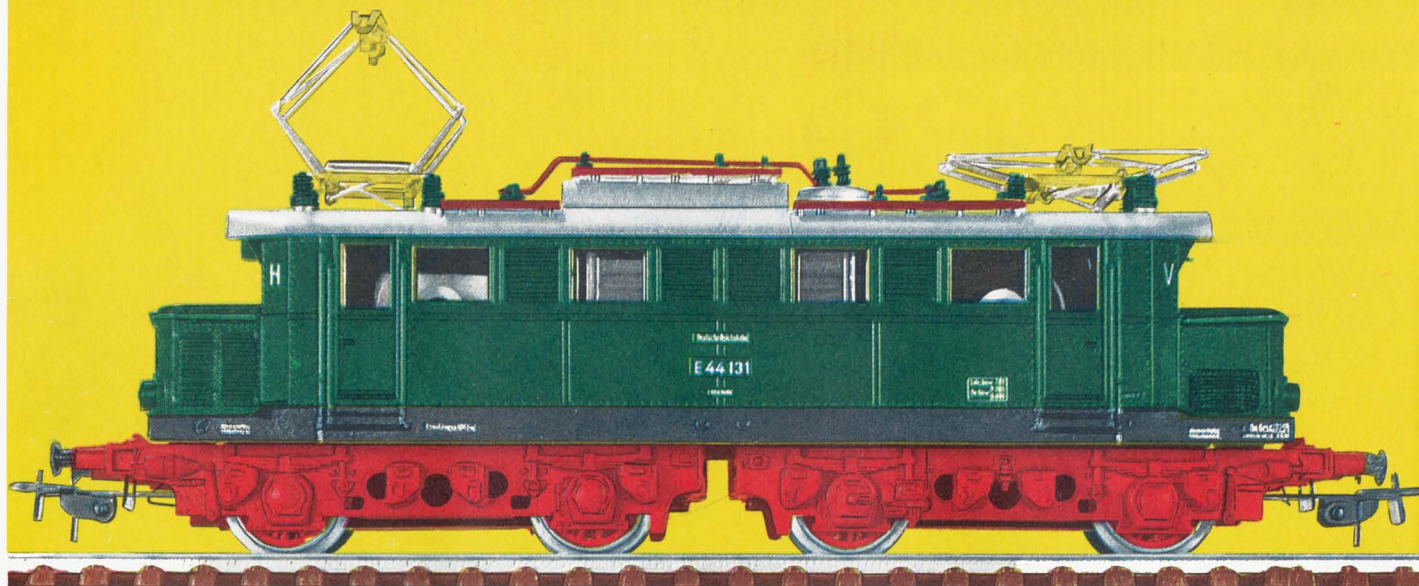
Nr. 5/6201. Koleje NRD /Deutsche Reichsbahn/; z czerwonymi wózkami skrętnymi. Nr. 5/6211 koleje NRF /Deutsche Bundesbahn/ z czarnymi wózkami skrętnymi. Układ osi Bo' BO'; dwa silniki o dużej mocy; jak we wszystkich modelach elektrowozów — trakcja górno-przewodowa, albo pobór prądu poprzez szyny, ozdobne detale na sprężynujących zbieraczach prądu. Szybkość modelu wzorowana na oryginale, oszklone okna; po każdej stronie czołowej dwie zapalające się lampy; misterne i precezyjne oznakowanie; Dł. całkow. 172 mm.

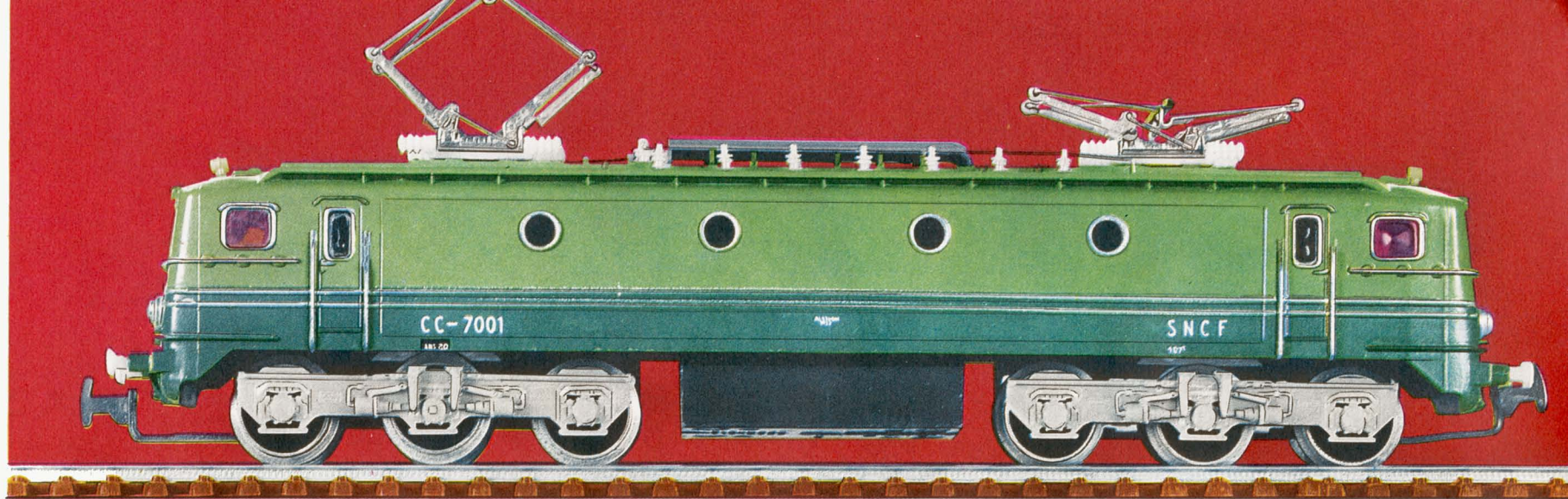
Elektrowóz E44 należy do maszyn, które wycisnęły szczególne piętno na nowoczesnej epoce elektrycznych lokomotyw.

HO
1:87/16,5mm



PIKO
MODELLBAHN





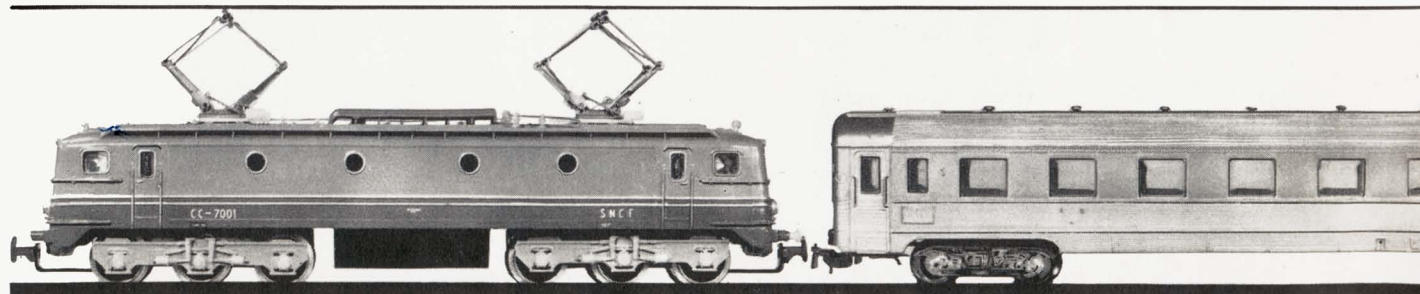
CC7001



**MOCNA
SZYBKĄ
ELEGANCKĄ**

Nr. 5/6203. Układ osi Co' Co'. Dwa silniki o dużej mocy, z których każdy napędza po dwie osie wózków skrętnych poprzez przekładnię z trybem czołowym; bardzo duży uciąg; bieg bezszmerowy, dobre właściwości rozbiegu i zatrzymywania; sprężynujące zbieracze prądu, czynne lampy czołowe. Dł. całkow. 217 mm.

Model powyższy został wykonany w nawiązaniu do oryginału ciężkiej francuskiej lokomotywy pociągów pośpiesznych. /SNCF — Cossiet National de Chemins de Fer/.



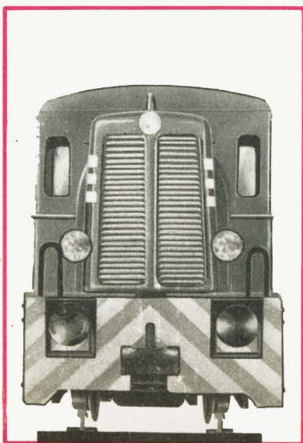
BN 150



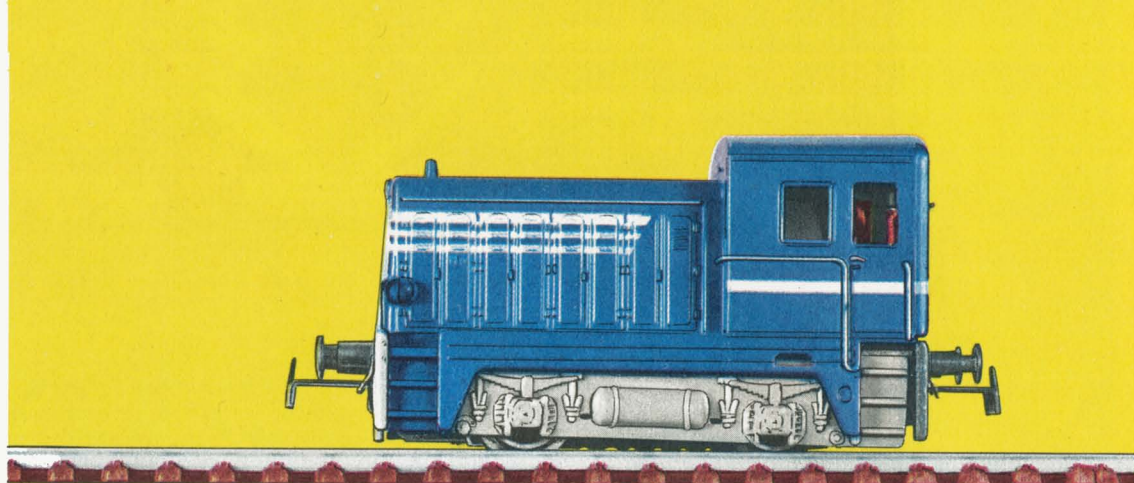
MAŁA, ZWINNA, ROBOCZA LOKOMOTYWA

Nr. 190/G 15/1 /niebieska/; Nr. 190/G 15/2 /czerwona/;
Nr. 190/G 15/3 /zielona/. Układ osi B; 12-voltowy silnik
na prąd stały daje napęd na obie osie poprzez
przełożenie ślimakowe i czołowo-zębate. Dł. całkow. 90 mm.

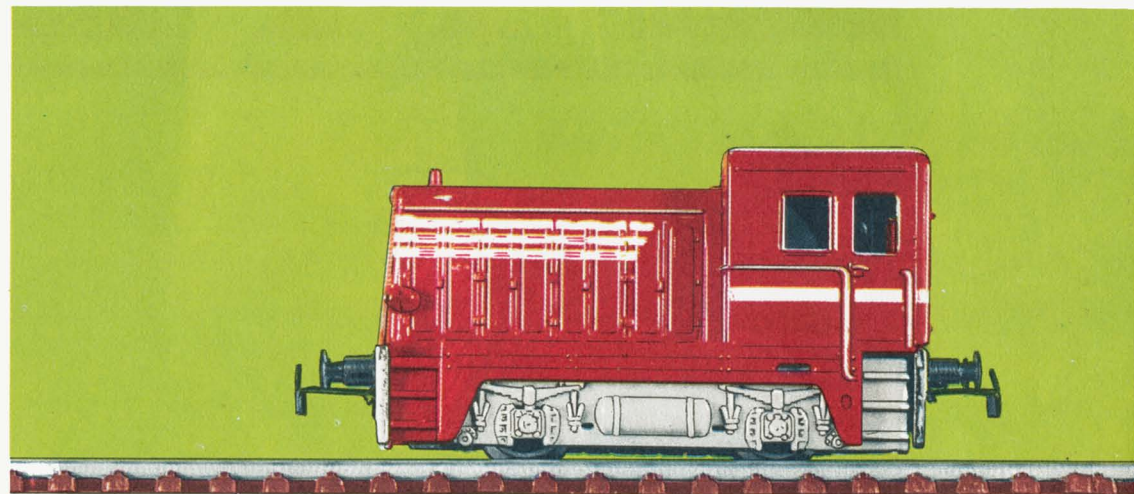
Prototyp tej przetokowej lokomotywy Diesla został
wykonany w praskich zakładach „Sokolovo” i był
używany w pociągach roboczych, bądź w służbie
manewrowej. Maksymalna prędkość 40 km/godz. W
wykonaniu tej małej i silnej lokomotywy możemy
otrzymać na każdej planszy modelarskiej interesujące
możliwości ruchu przetokowego.



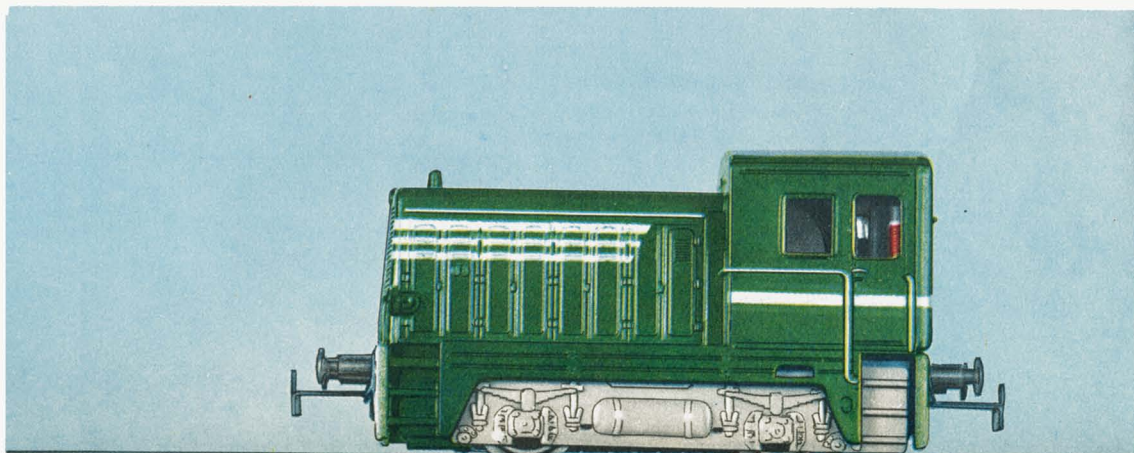
ČSD



ČSD



ČSD

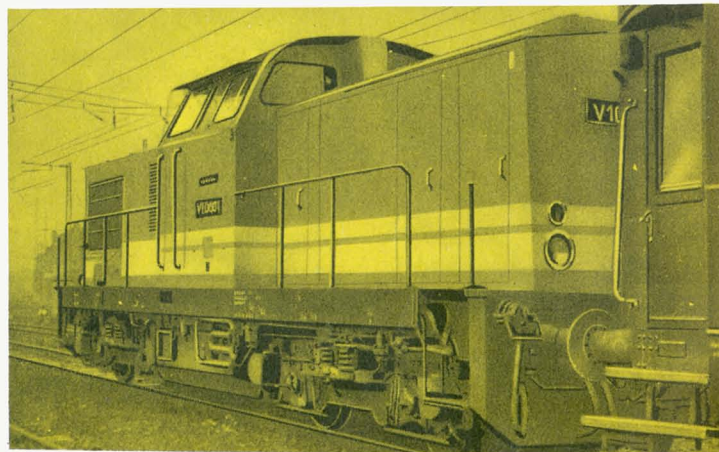


V 100

**100 KM/GODZ.
NA SZLAKACH
W SŁUŻBIE KOLEI.**

Nr. 190 G 18 czerwony Nr. 190 G 17 niebieski, z pomostem otoczonym balustradką. Układ osi B' B'; silnik o dużej mocy daje napęd na wszystkie 4 osie; zasilanie prądem wszystkich 8 kół sprzyja dobremu przebiegom przez zwrotnice. Nisko położony punkt ciężkości, z obu końców wozu po 3 lampy oświetleniowe. Dł. całk. 160 mm.

Oryginał tego modelu to lokomotywa spalinowa z hydrauliczną przekładnią, oznaczana jako V 100. Moc silnika 900 KM; Używana do ciężkiej służby przetokowej ale i częściowo także w ruchu pasażerskim. Maksymalna szybkość na trasie 100 km godz. odpowiada to szybkości modelu ca 32 cm, sek.



ROZMIAR H0!
SKALA 1:87!
ROZSTAW SZYN 16,5 mm!

Budujemy wszystkie modele PIKO wg znanych „Europejskich Norm Modeli Kolejowych”!
A więc i tu także: PIKO — zawsze po właściwym torze!



PIKO
MODELLBAHN

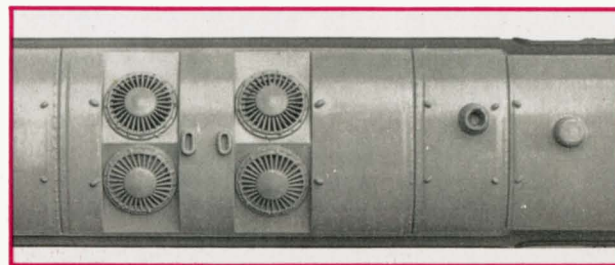
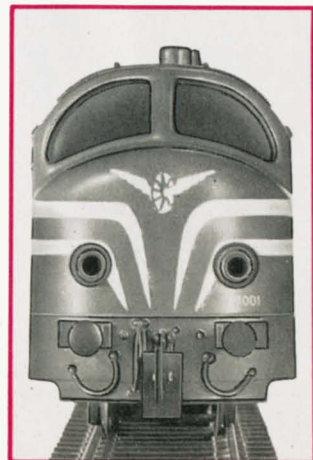
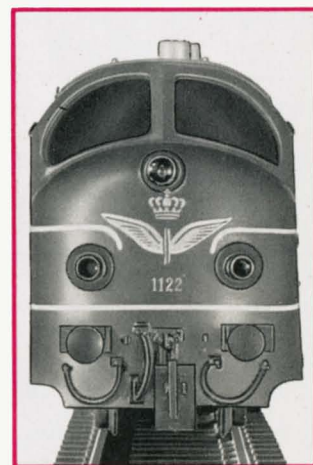
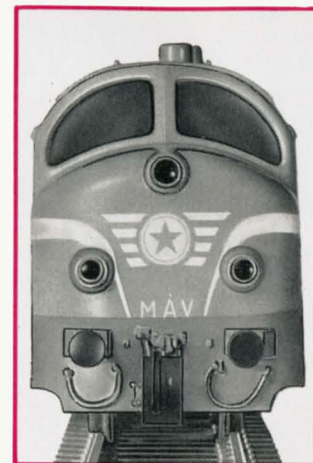
NOHAB

SZYBKA LOKOMOTYWA NA SZLAKACH DANII, BELGII I WĘGIER

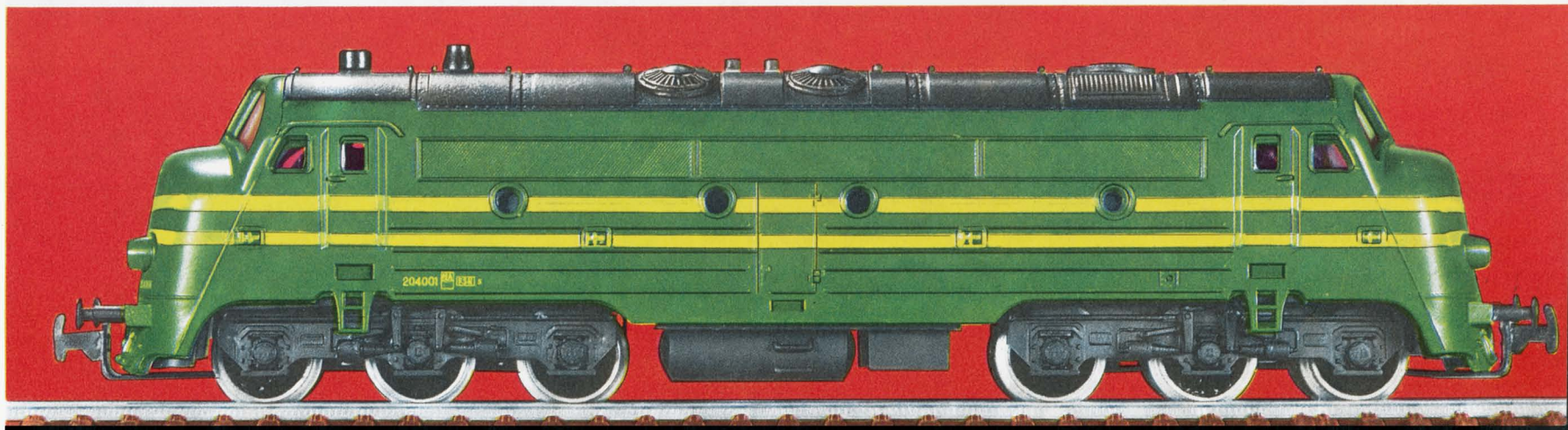
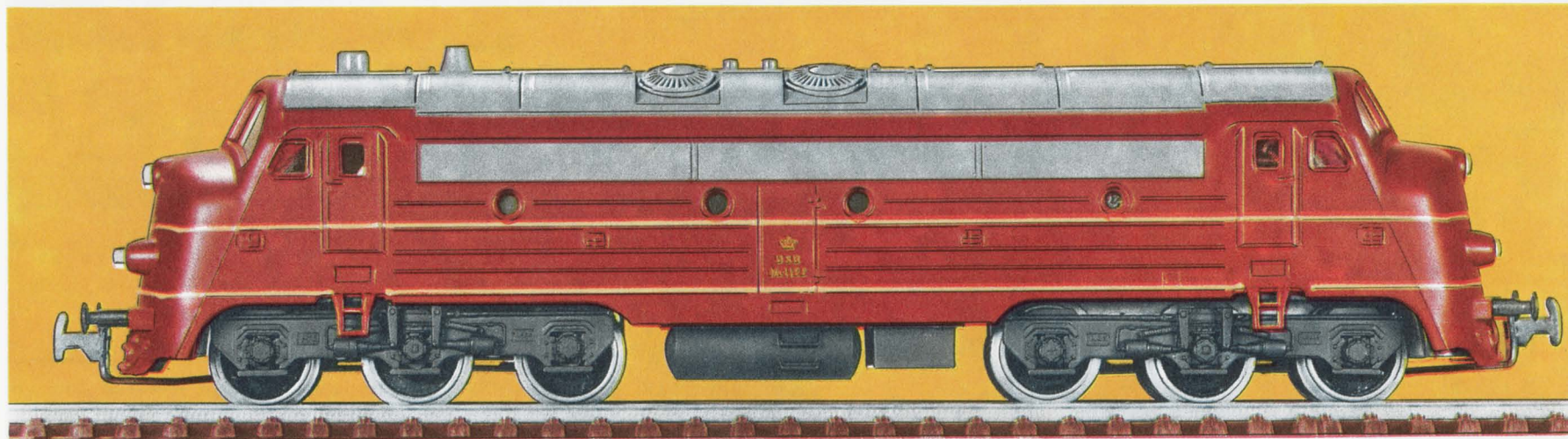
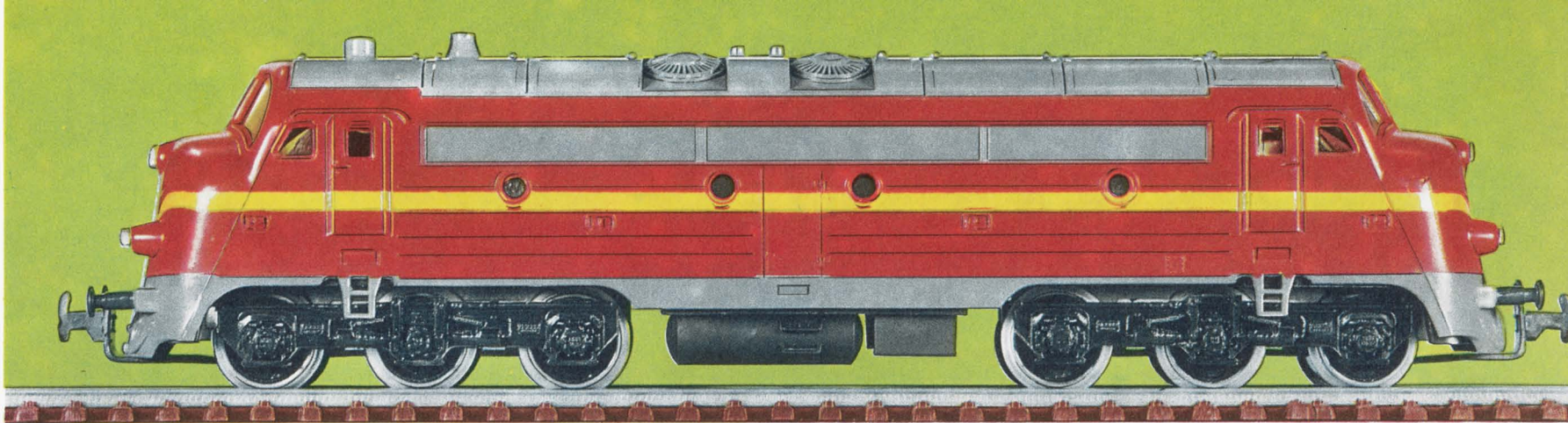
Nr. 5'6004. Znakowanie Węgierskich Kolei Państwowych MAV /pomarańczowa/. Nr. 5'6002. Znakowanie Duńskich Kolei Państwowych DSB /czerwona/. Nr. 5'6001 w wersji Belgijskich Kolei Państwowych SNCB /zielona/, tylko 2 lampy czołowe w/g wzoru BR 204 SNCB. Układ osi Co' Co', dwa o dużej mocy silniki dają napęd na 2 osie każdego z wózków; duża siła ciągu; oświetlające lampy czołowe. Dł. całkow. 217 mm.

Autorem prototypów oryginału były szwedzkie zakłady NOAB. Tą uniwersalną spalinowo elektryczną lokomotywę używają m. inn. na Węgrzech, w Danii i Belgii do ciężkiego transportu towarowego. Jest ona wyposażona w dwutaktowy silnik Diesla typu GMS i osiąga prędkość do 120 km/godz.

H0
1:87/16,5mm



MÁV





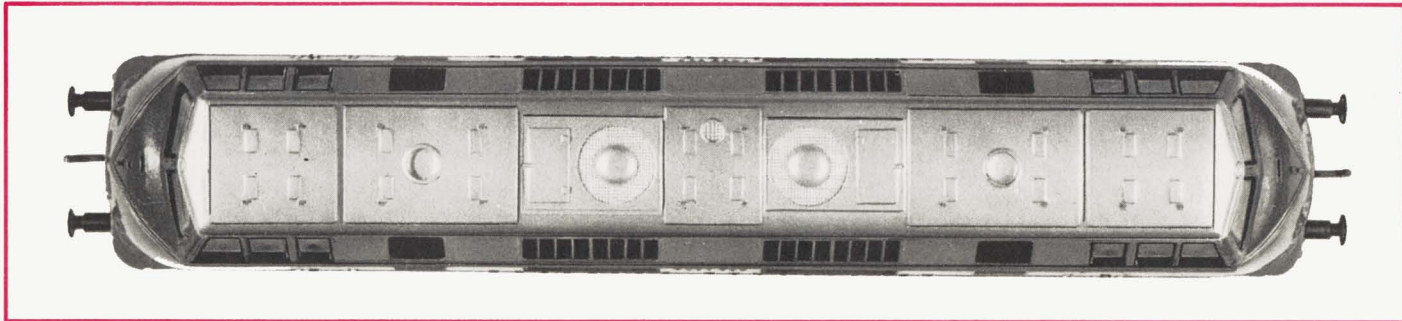
V 200



**ZBUDOWANA I WYPROBOWANA
Z MYŚLĄ O DALEKOBIEŻNYM
RUCHU PASAŻERSKIM I TOWAROWYM**

Nr. 190. G 13. Układ osi B' B'; 12-voltowy silnik na prąd stały daje, jak w oryginale, napęd na oba wózki poprzez dwa wałki przegubowe; Plastikowy kadłub w kolorach oryginału; lampy z oświetleniem, wysoka siła uciągu. Dł. całkow. 210 mm.

Oryginał tej silnej lokomotywy spalinowej z hydrauliczną przekładnią dysponuje dwoma potężnymi silnikami o łącznej mocy ponad 2.200 KM. Maksymalna szybkość wynosi 140 km godz.



VT 135

HO
1:87/16,5mm

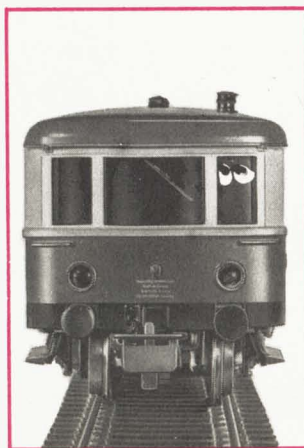
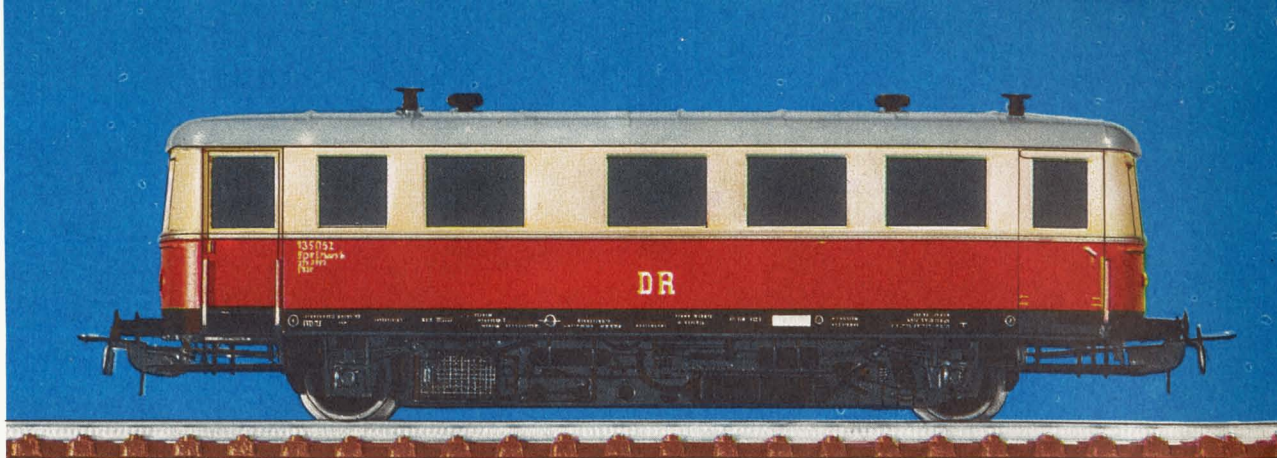
SASKA „BRENNERBAHN“

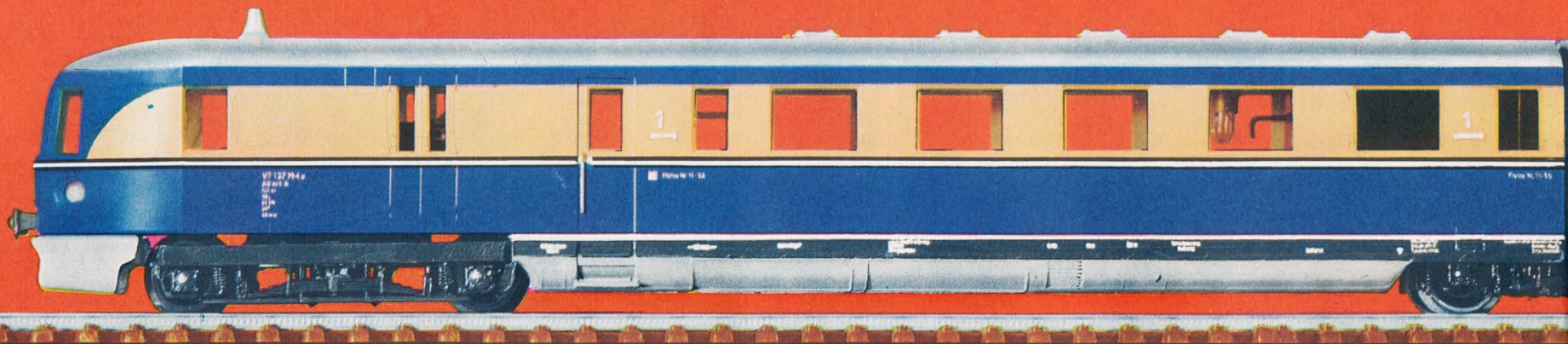
Nr. 5/6100 2-osiowa; silnik o dużych osiąгах; Przekładnia zębata czołowa; oświetlające lampy od przodu. Dł. całk. 141 mm. Nr. 5/6504-01 wagon doczepny /dla uzupełnienia/.

T. zw. „Saska kolej na Brenner“ /Sächsische Brennerbahn/ – wagon motorowy VT 135 DR jest używany w NDR głównie na trasach dojazdowych, jako niezastąpiony pojazd o uniwersalnym przeznaczeniu.

W wypadkach nasilonego ruchu stosuje się wagon doczepny, bądź – w miarę potrzeb – także wagon towarowy.

Ten pięknie odtworzony uniwersalny model szczególnie nadaje się do montażu na makiecie we własnym domu. Nasze wycinkowe zdjęcie na tej stronie /u dołu po prawo/ pokazuje w skali 1:1 zgodność z oryginałem i precyzję oznakowania tego modelu.





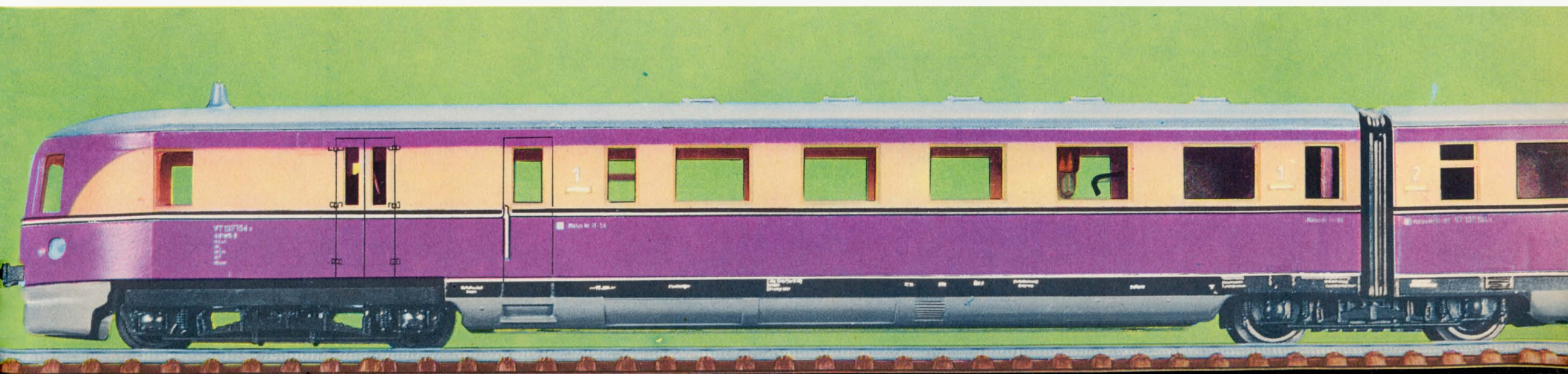
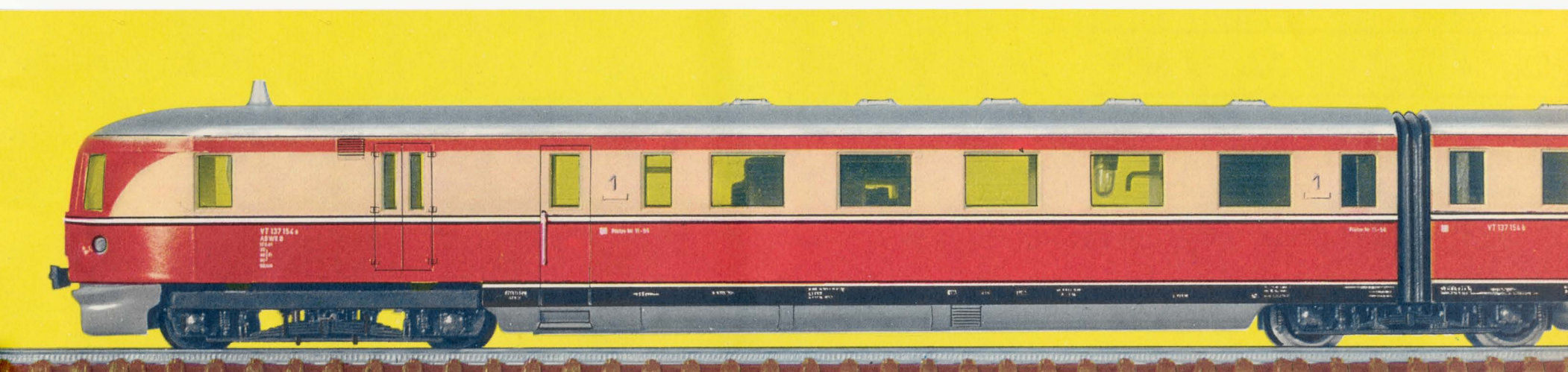
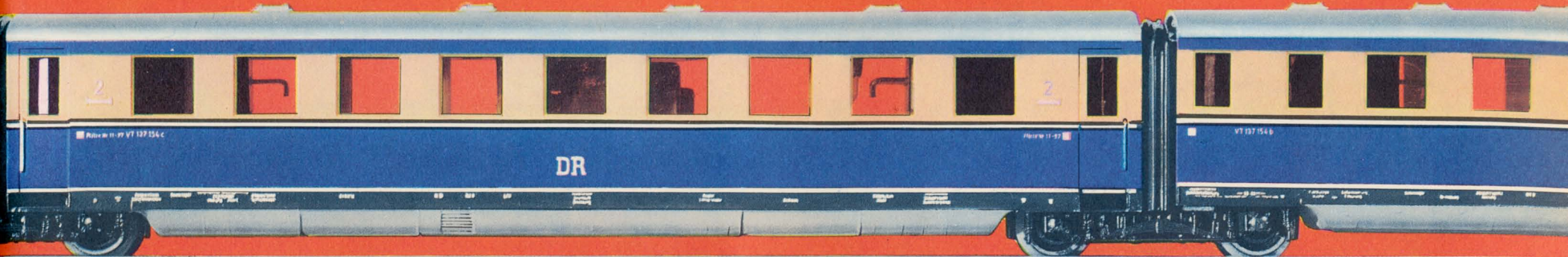
VT 137



EXPRESSEM — Z KRAJU DO KRAJU SZYBKO I WYGODNIE

Model samobieżnej jednostki ekspresowej V T typu „Leipzig“ /Lipsk/; silnik o dużej mocy; napęd na oba wózki typu Jakobs. Przyległe do siebie, tak jak w oryginale, złącza przegubowe; mimo tego dobra skrętność, tak że może jeździć po okręgu o średnicy 760 mm. Wymiana świateł: białe — czerwone. Oświetlenie wnętrza; zgodne z oryginałem oznakowanie. Dostarczany jako samobieżny pojazd dwu lub trzyczłonowy. Kolor do wyboru.

Nr. 190/G 14/1	3-część. fioletowo-kremowy, dł. całk. 700 mm.
Nr. 190/G 14/2	3-część. czerwono-kremowy, dł. całk. 700 mm.
Nr. 190/G 14/3	3-część. niebiesko-kremowy, dł. całk. 700 mm.
Nr. 190/G 14/4	2-część. czerwono-kremowy, dł. całk. 450 mm.
Nr. 190/G 14/5	2-część. fioletowo-kremowy, dł. całk. 450 mm.
Nr. 190/G 14/6	2-część. niebiesko-kremowy, dł. całk. 450 mm.



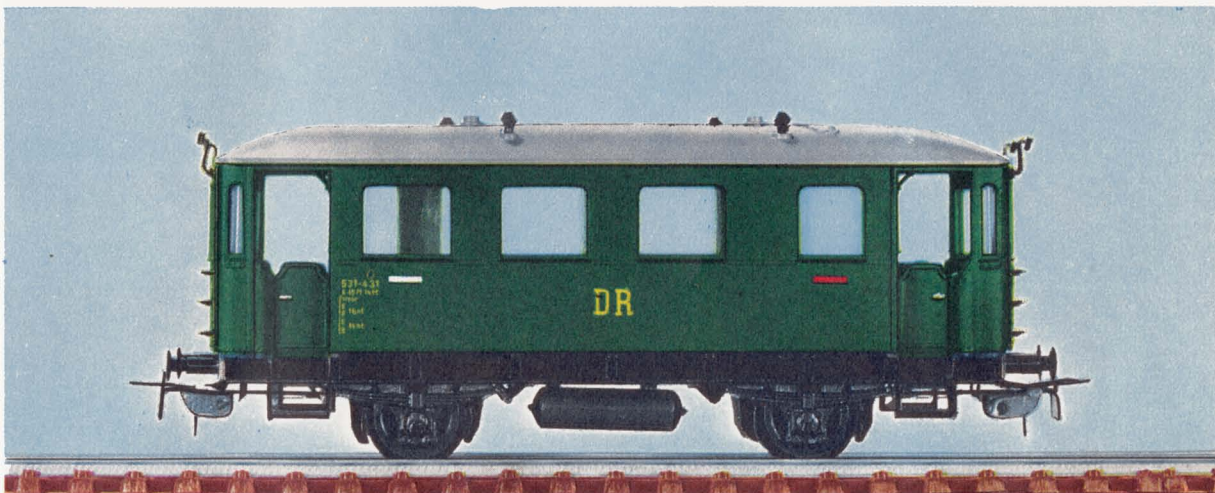
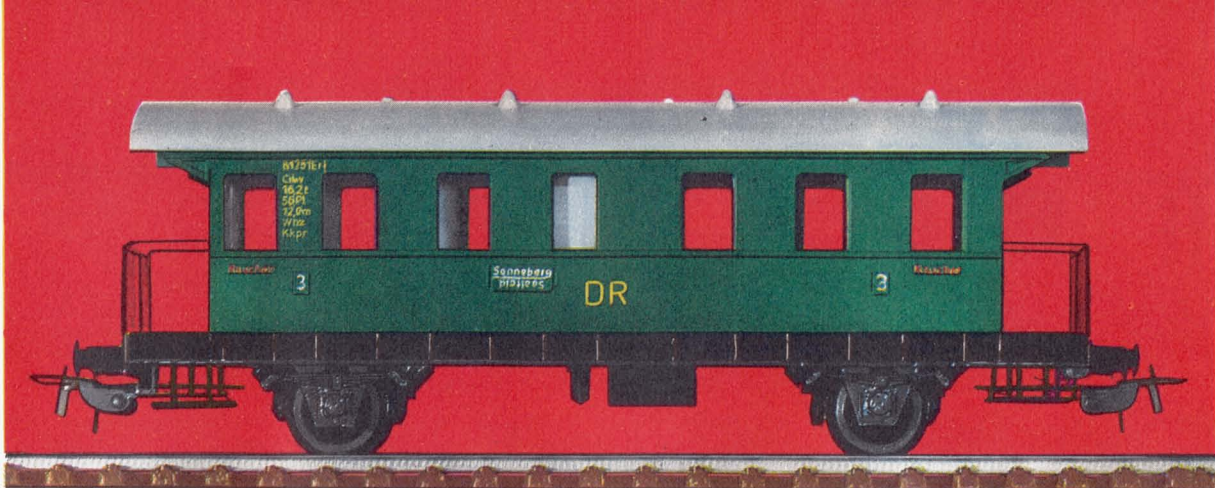
W CIENIU WIELKICH SZLAKÓW



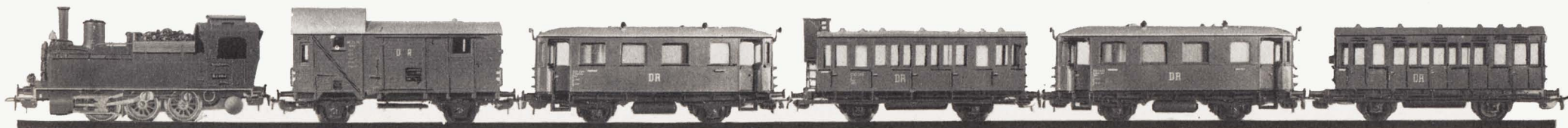
Na licznych trasach dojazdowych, łączących małe wioski i ciche miasteczka, ruch pasażerski jest ciągle niezastąpiony. Tu właśnie kwitnie jeszcze cała romantyka starej kolejki, położonej zdala od huczących expressów i szumiących hal dworcowych. W tej idyllicznej atmosferze zasmakowali nie tylko modelarze, przenosząc je na makiety modelarskie. Również nie zawsze mogli uchronić się przed nią konstruktorzy PIKO. Świadczą o tym choćby opracowane modele, w których z pieczołowitością odtworzono wszystkie detale, jak uchwyty, zbiorniki, cylindry, wietrzniki, obudowy latarni, ręczne hamulce, czy też oznakowanie.

Nr. 5/312-01 DR, zielony, dł. całk. 142 mm. Model starego, wysłużonego wozu osobowego C i u 24/35.

Nr. 5/314-01 DR, zielona. Model osobowego wagonu używanego na wielu odcinkach kolei dojazdowych, m. in. na trasie historycznej niemieckiej „Windbergbahn” k. Drezna.



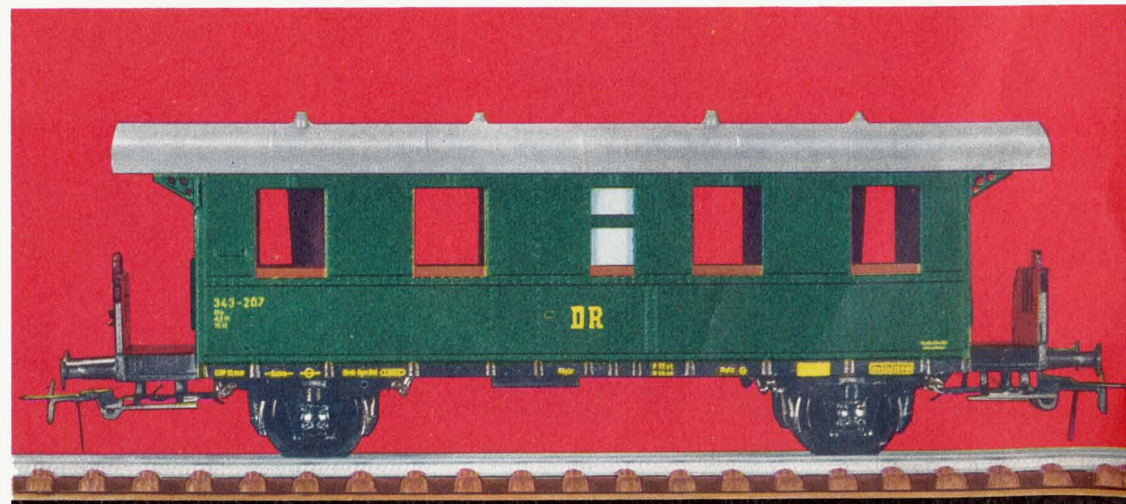
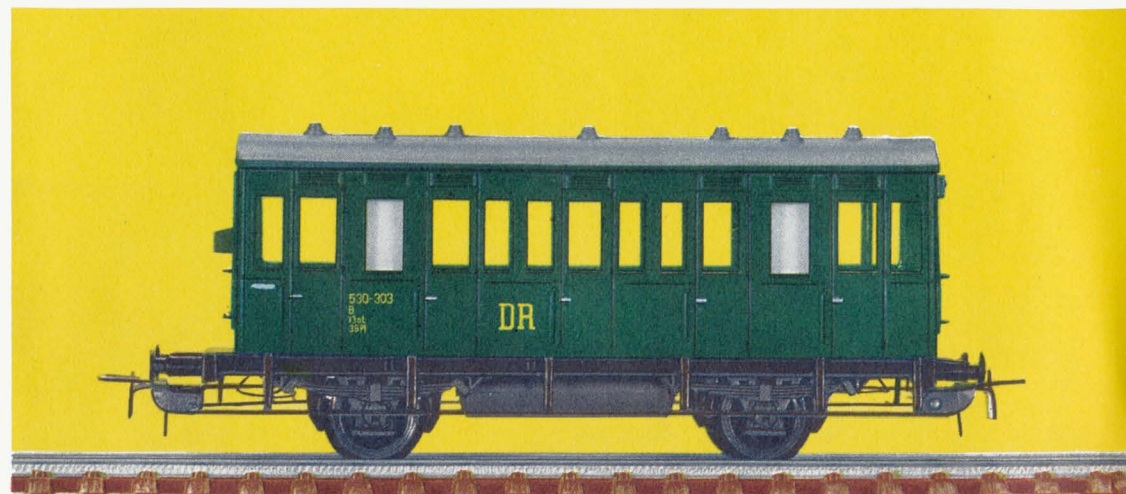
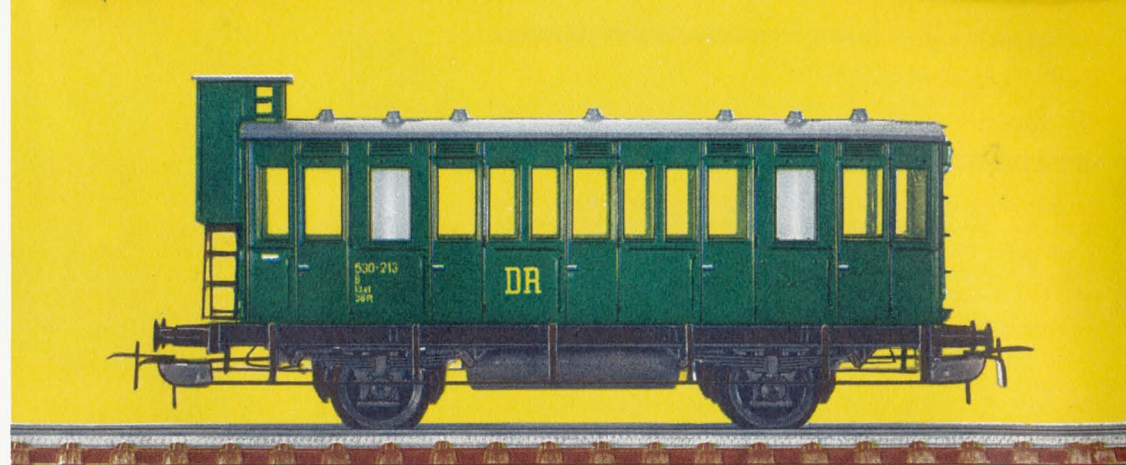
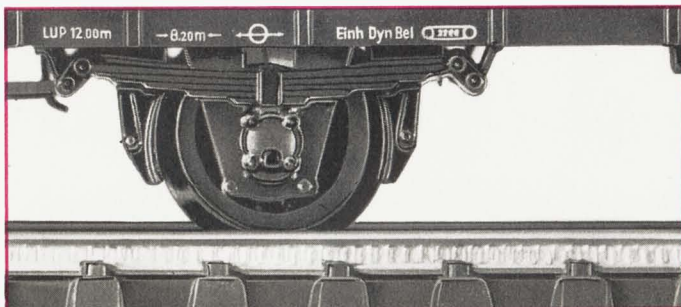
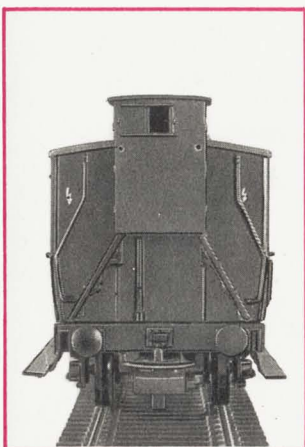
Historyczny, niemiecki pociąg „Windbergzug” o typowym składzie.



Nr. 5/321-01 DR zielony. Do słynnego pociągu „Windbergbahn“ należały także stare, klasyczne wagony przedziałowe z budką hamulcową.

Nr. 5/315-01 DR, zielony. Model przedziałowego wagonu bez budki hamulcowej.

Nr. 536/2199 DR, zielony. Wagon osobowy Bi 24 z otwartymi pomostami i wiernie odtworzonym urządzeniem ręcznego hamulca.

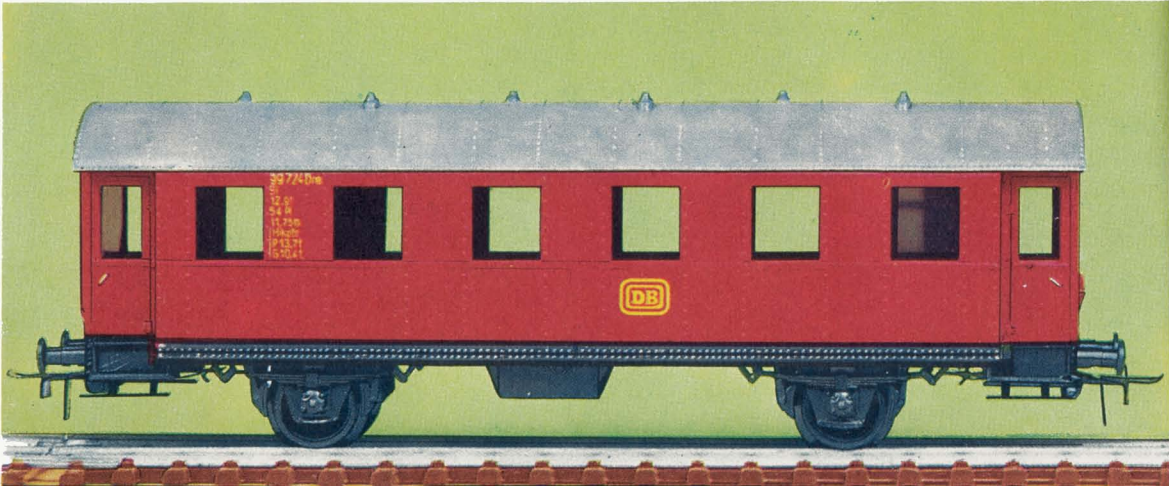
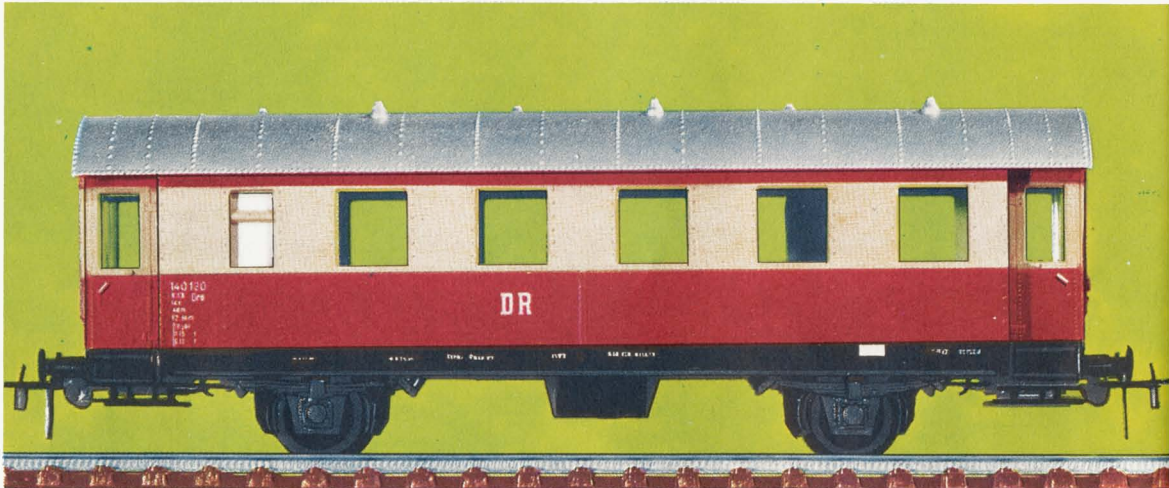
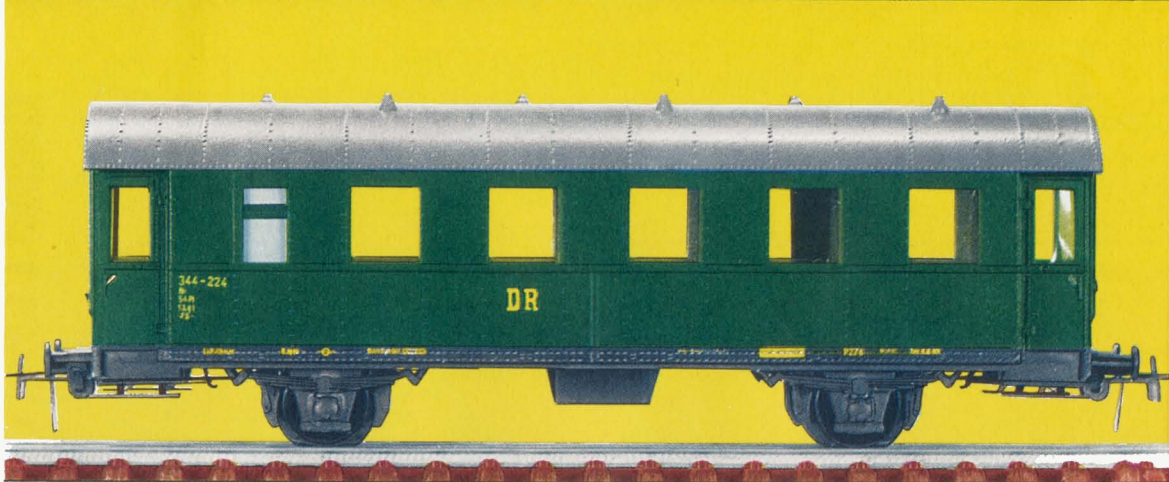
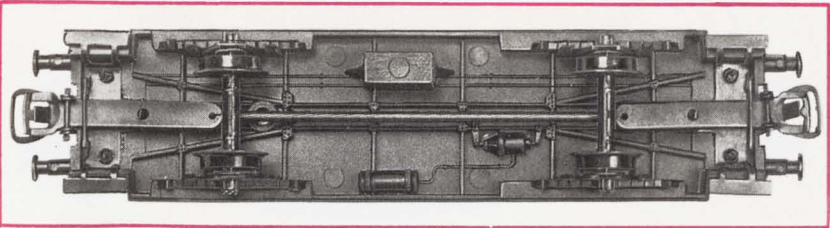
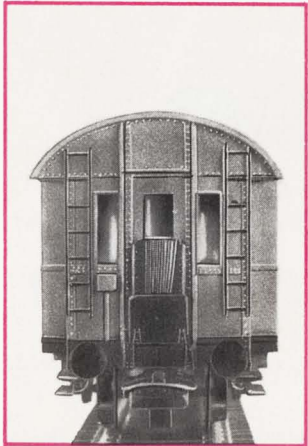


POCIĄG OSOBOWY
BI 33a



Nr. 536/821 DR zielony, Nr. 536/938 DR czerwony – kość słoniowa, Nr. 536/1064 DR czerwony. Tak jak wszystkie modele – wagony te posiadają zestawy kół osadzone stykowo w gniazdach, oszklone okna i elastyczne, wymienne sprzęgi. Dł. całkow. 145 mm.

Prototyp tego modelu zbudowano jako wóz kolei dojazdowej w 1930 r. W latach 1931–33 był on budowany jako typ BC; C i Ctv oraz CPW.

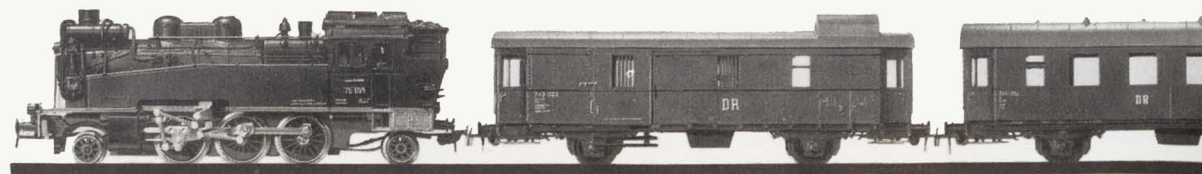
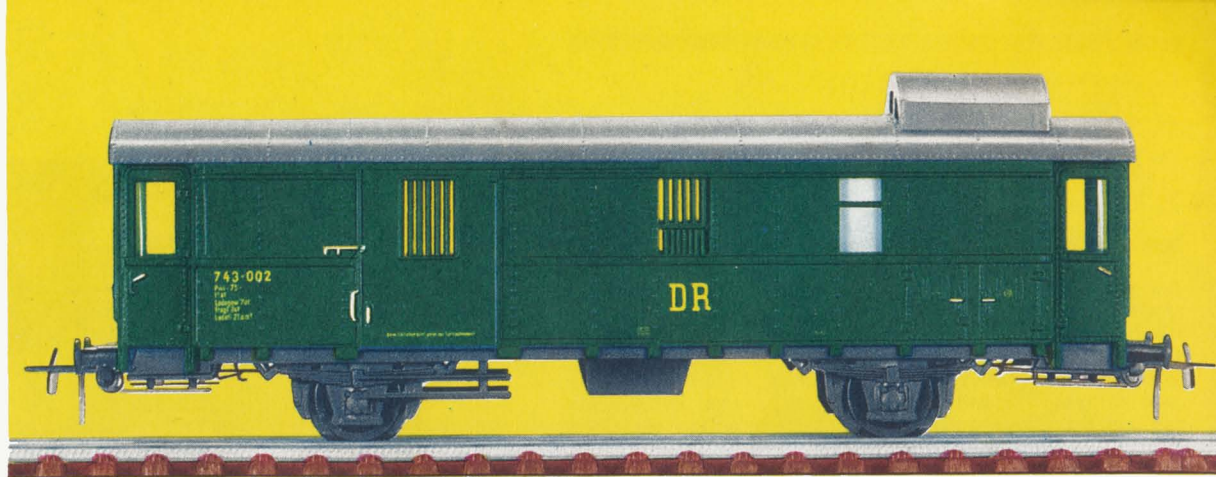
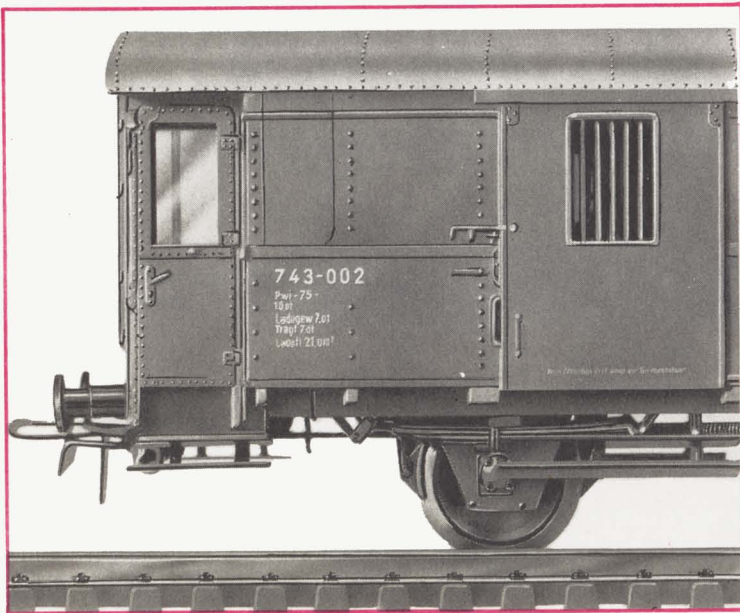


WAGON BAGAŻOWY POCIĄGU OSOBOWEGO PW i 32.



Nr. 536/820 DR, zielony; Nr. 536/954 DR, czerwony.
Dobra stabilność jazdy — jak u wszystkich modeli —
dzięki nisko ułożonemu punktowi ciężkości. Dł. całkow.
145 mm.

Wraz z rozwojem budowy coraz bardziej racjonalnych
wagonów osobowych rozpoczęły Koleje Niemieckie
budowę wagonów bagażowych dla pociągów w ruchu
podmiejskim.



OD POCIAGU Z WAGONAMI „LANGENSCHWALBACHER“ DO SKŁADU Z WAGONAMI PIĘTROWYMI.

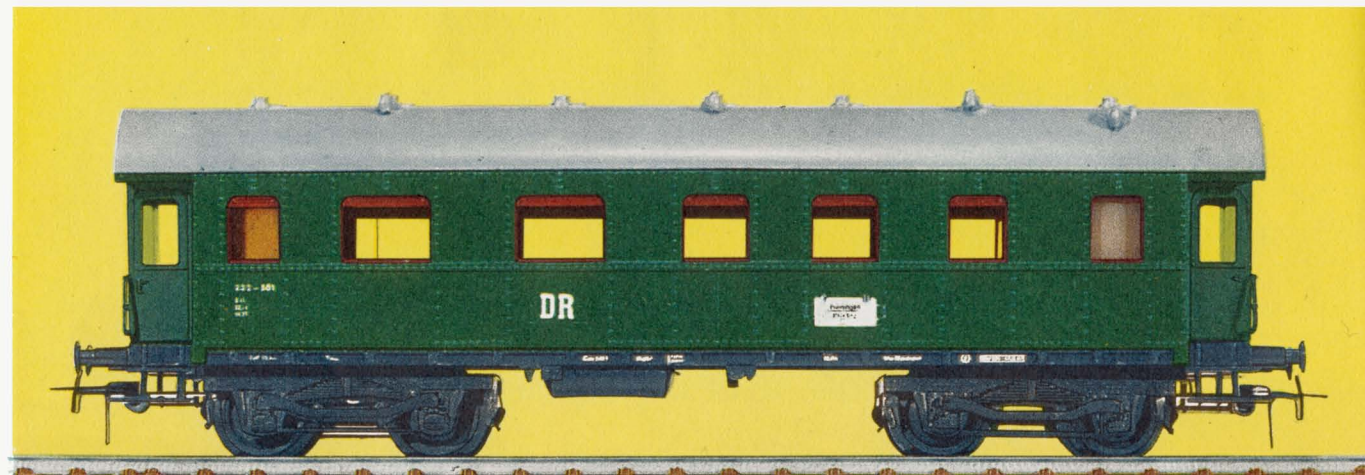
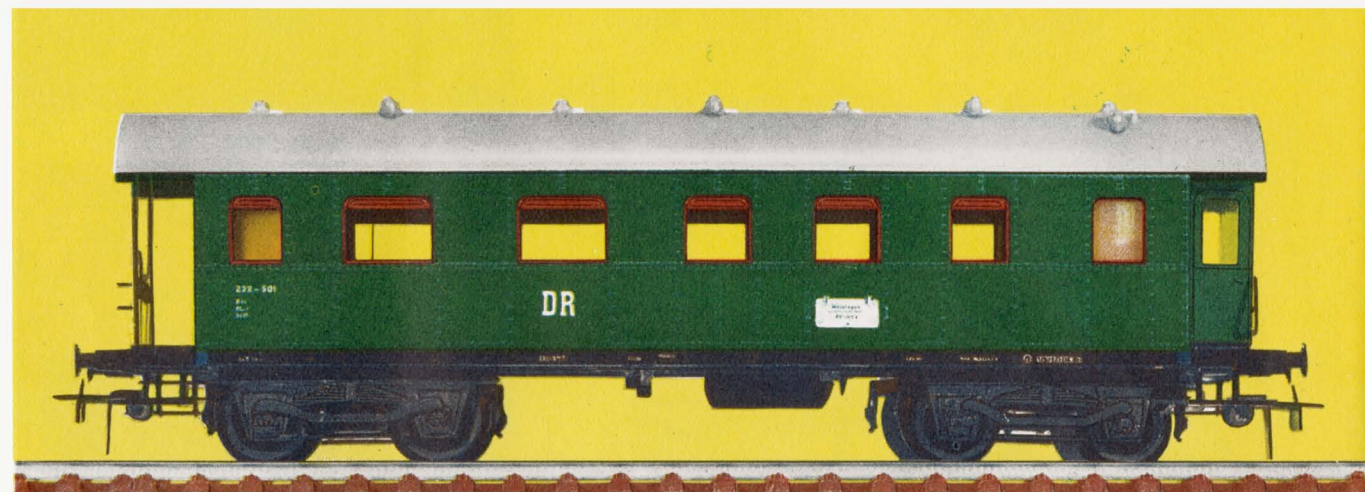
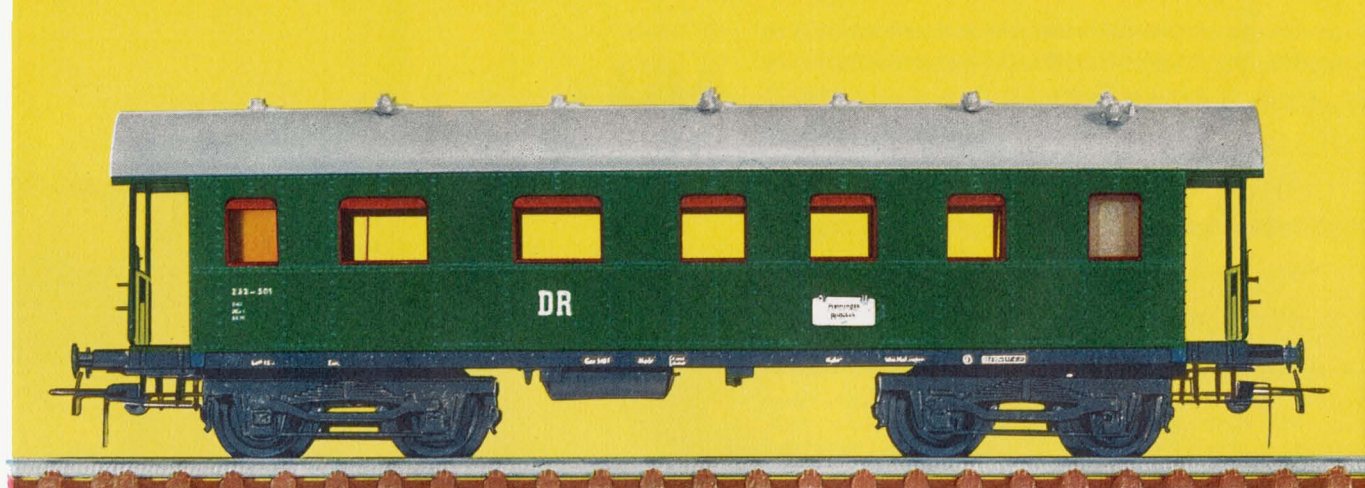
Na tej stronie przedkłada nasz katalog ofertę modeli wagonów czteroosiowych. Jest to szeroki asortyment obejmujący zarówno 4-osiowe weterany /t.zw. „Old-timer“/ jak i nowoczesne wagony pasażerskie. Wy-specjalizowani konstruktorzy modeli wykonali cztero-osiowe wagony, które stanowią najwyższe osiągnięcie tak pod względem wykończenia i odtworzenia wszystkich szczegółów oraz posiadają zgodne w najwyższym stopniu z oryginałem proporcje i wymiary. Wszystkie modele są z wypróbowanych materiałów, stabilne na zakrętach; posiadają zawieszono trzypunktowo w łożyskach wózki skrajne i zestawy kół osadzone na styk w gniazdach. Po większej części są one wyposażone w oświetlenie i urządzenie wnętrza.

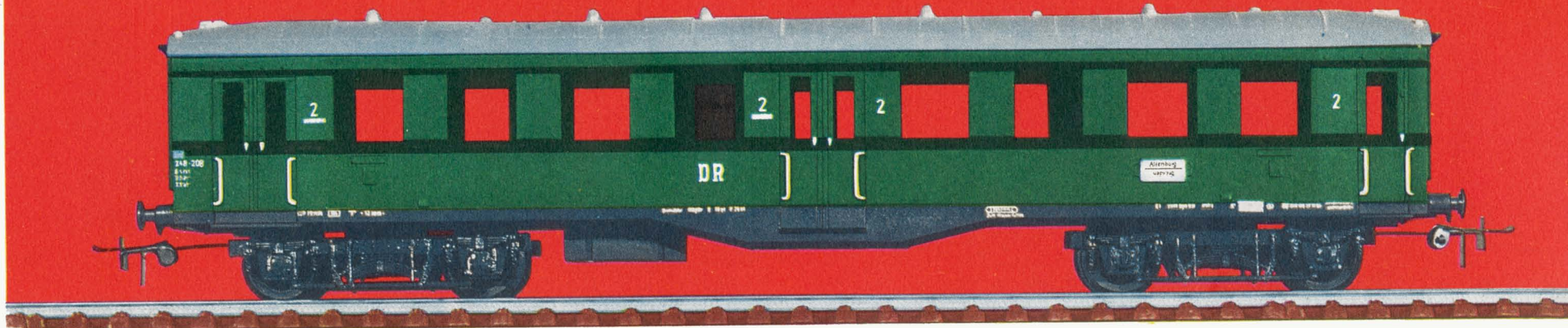
4-o osiowiec „Langenschwalbacher“.

Wykonanie od dachu po spód wagonu wzorowe i zgodne z oryginałem; Wagony można otrzymać z urządzeniem wnętrza i oświetleniem, lub bez. Dł. całk. 165 mm.

Oryginał tego modelu, to stary, znany wagon „Langenschwalbacher“ /krótki czteroosiowiec/ stosowany niegdyś na trasie Wiesbaden-Langenschwalbach. Ten dokładnie odtworzony model daje dużo satysfakcji tym modelarzom, którzy mimo szczupłości swych torów nie rezygnują z wagonów czteroosiowych.

- | | |
|------------|---|
| Nr. 426/33 | DR zielony, otwarty pomost, oświetlony |
| Nr. 426/34 | DR zielony, otwarty pomost, nieoświetlony |
| Nr. 426/35 | DR zielony, kryty pomost, oświetlony |
| Nr. 427/36 | DR zielony, kryty pomost, nieoświetlony |
| Nr. 426/37 | DR zielony, otwarty/kryty pomost, oświetlony |
| Nr. 426/38 | DR zielony, otwarty/kryty komost, nieoświetlony |





WAGON ZE ŚRODKOWYM WEJŚCIEM DLA SZYBKICH KOLEI PODMIEJSKICH

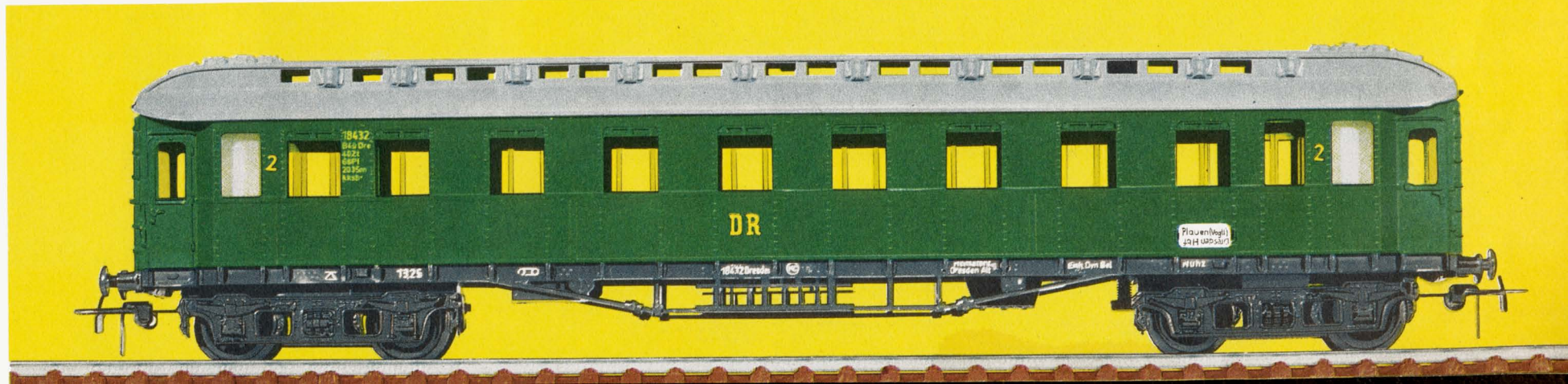
Nr. 399/845 DR, zielony z plastikowym zestawem kół
Nr. 399/677 DR, zielony, ze sprężynującym buforami i
obustronnie izolowanym zestawem kół z metalu, cello-
nowe szyby okien; dł. całk. 220 mm.

Model stanowi wzorowe odtworzenie lekkiego wozu
typu „Altenberger“ z podwoziem systemu „Görlitz“.



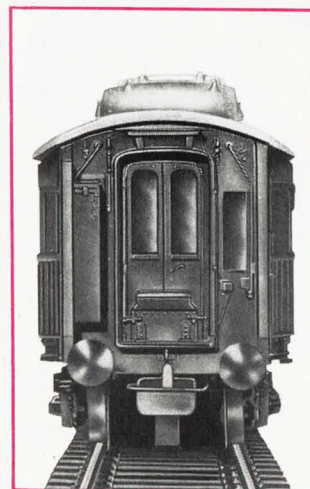
WETERAN WAGONÓW POŚPIESZNYCH POCIĄGÓW.

Nr. 426/935 DR, zielony, bez oświetlenia;
Nr. 426/936 DR zielony, z oświetleniem;
zbudowany z polistyrenu wtryskowego,
misternie cyzelowane detale, jak drabinki,
wózki skrajne, nadbudówki ze świetlikami,
urządzenie wewnątrz. Dł. całk. 230 mm.





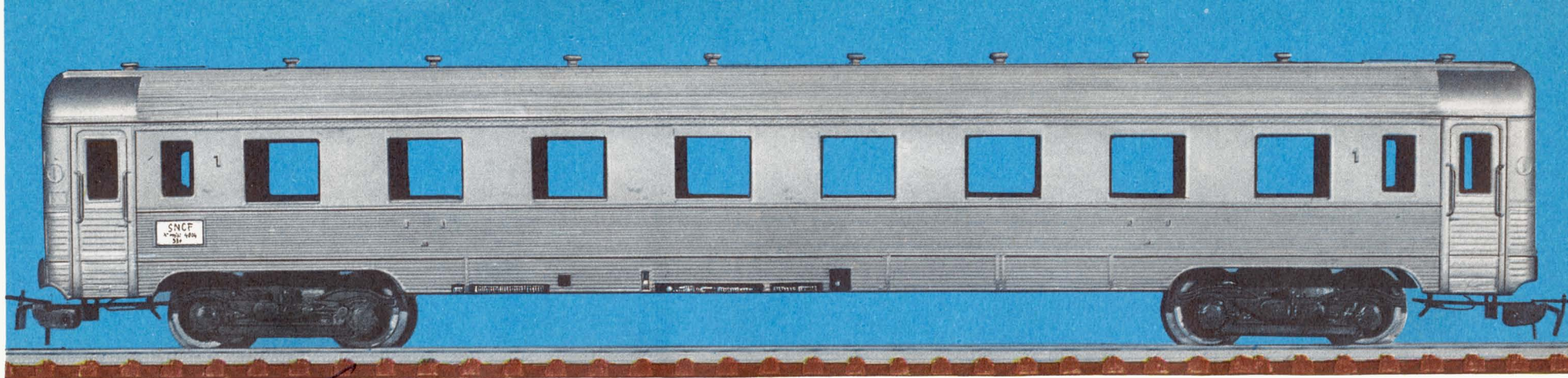
WAGON RESTAURACYJNY „MITROPA“



Nr. 426/871 DR, w kolorcie drewna, nieoświetlony;
Nr. 426/872 DR, koloryt drewna, oświetlony;
Nr. 426/874 DR, wiśniowy, nieoświetlony;
Nr. 426/873 DR, wiśniowy, oświetlony; Boczne ściany z
imitacją słoów drewna, wózki skrętne w/g wzoru
dawnego pruskiego typu o ryglowej budowie, urządzenie
wnętrza w/g oryginału wozu restauracyjnego.
Dł. całk. 230 mm.

Możliwość późniejszego wmontowania górnego oświetlenia
wnętrza /Nr. 426/B 1/ do wagonu restauracyjnego
lub ekspresowego bez konieczności dodatkowego
okablowania.



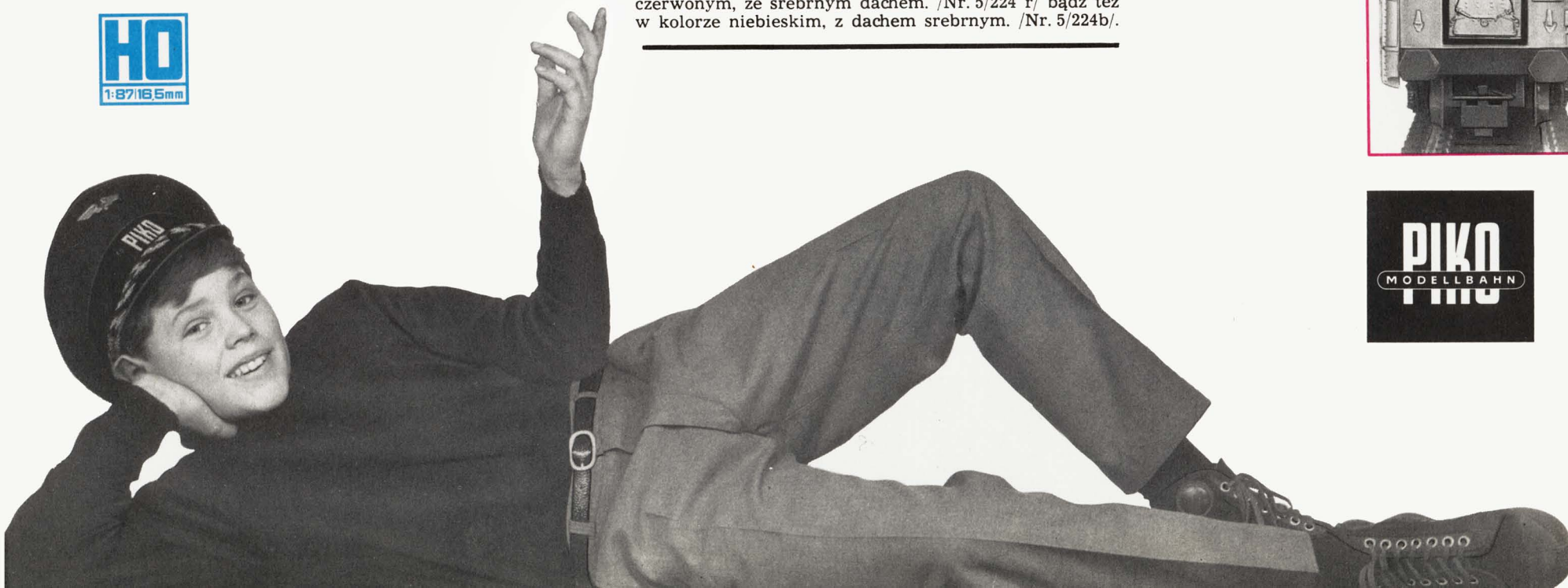
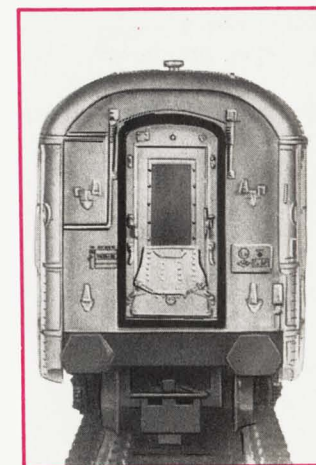


INOX — WAGONY STALOWE SNCF



Nr. 5/224—07 SNCF, ozdobny, wykonany z termoplastycznego tworzywa; starannie odtworzenie wszystkich detali i oznakowań zarówno z przodu, jak i z boków. Długość całk. 246 mm.

Modele tego rasowego wagonu francuskich pociągów pośpiesznych tworzą wprost idealny skład z pełną elegancji lokomotywą SNCF typu „CC7001“. Wagony te mogą być dostarczane także bez ozdób w kolorze czerwonym, ze srebrnym dachem. /Nr. 5/224 r/ bądź też w kolorze niebieskim, z dachem srebrnym. /Nr. 5/224b/.



WAGON POŚPIESZNEGO POCIĄGU NIEMIECKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH /DR/

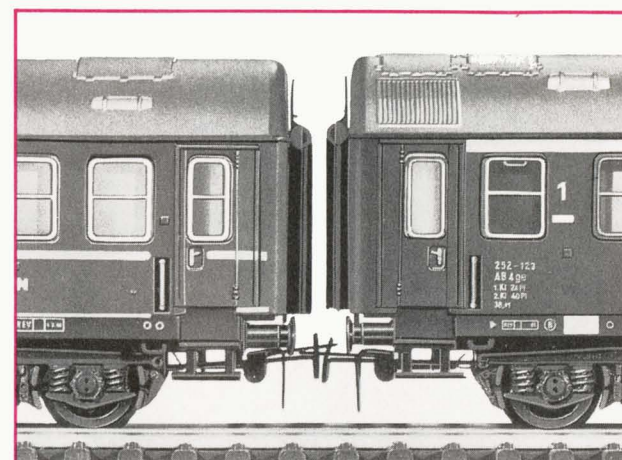
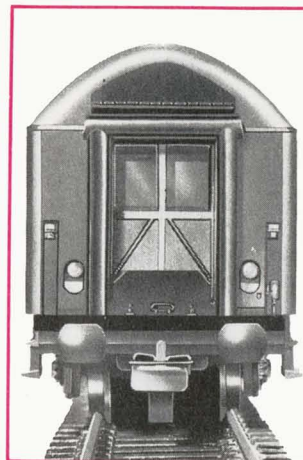


Wykonanie zgodne z oryginałem w szczegółach od dachu aż do zestawu prądnic przy wózkach podwozia; zestawy kół izolowane jednostronnie; wymienne, sprężynujące sprzęgi; wyposażenie wnętrza; oznakowanie dla klas 1,2 lub mieszanej 1/2. Długość całkow. 250 mm.

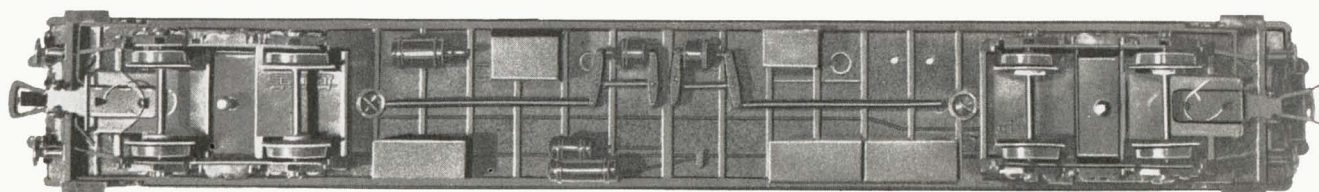
Prototyp tego modelu posiada wózki skrętne podwozia bez uchwytów osi — system budowy „Görlitz“

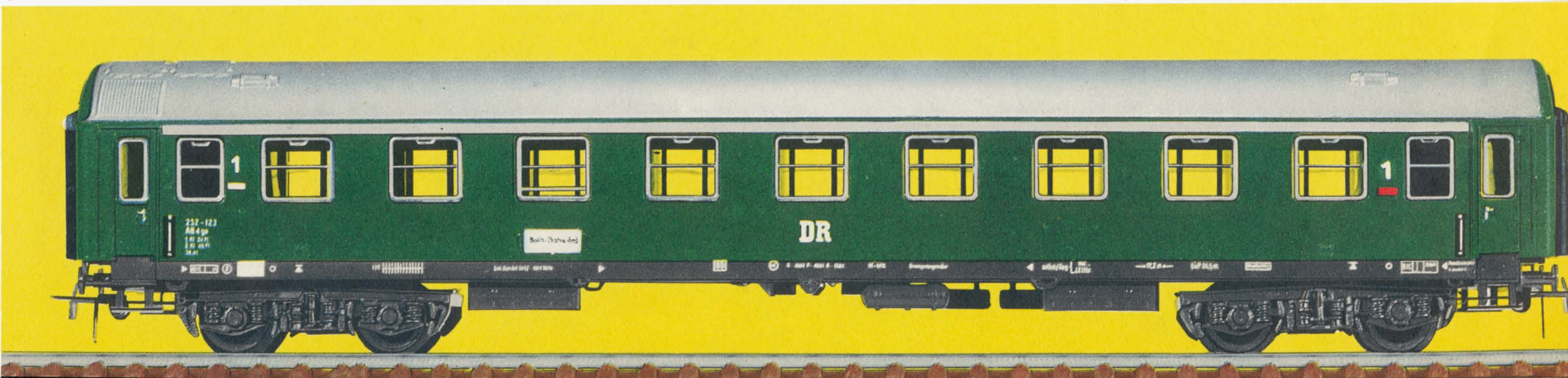
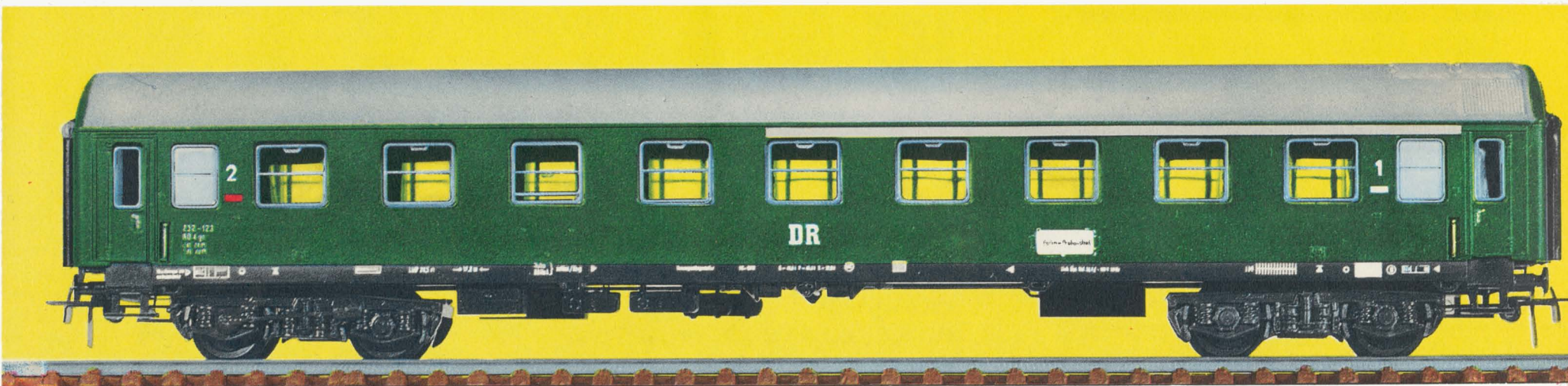
Nr. 426/50 DR zielony, 2 kl., oświetlony
Nr. 426/52 DR zielony, 2 kl., nieoświetlony
Nr. 426/51 DR zielony, 1 i 2 kl. oświetlony
Nr. 426/53 DR zielony, 1 i 2 kl. nieoświetlony
Nr. 426/66 DR zielony, 1 kl., oświetlony
Nr. 426/67 DR zielony, 1 kl. nieoświetlony

Przedstawione na następnych stronach wagony pasażerskie, sypialne i restauracyjne kolei czeskich i niemieckich /NRD/ zostały wyróżnione złotymi medalami na Jesiennych Targach Lipskich 1967 r.



Nader trafny układ buforów i sprzęgów we wszystkich w/w wagonach pasażerskich, sypialnych i restauracyjnych DR i ČSD powoduje krótkie połączenia wagonów, przez co osiągamy zwartą i zgodną z oryginałem sylwetkę składu pociągu. Pomimo przepisowej długości i krótkich złączeń, wszystkie wagony posiadają b. dobrą zdolność pokonywania krzywizn torów.







PROSIMY PANSTWA NA SNIADANIE!



Nr. 426/62, DR, wiśniowy, oświetlony, Nr. 426/63 DR wiśniowy, nieoświetlony. Model nowoczesnego wagonu restauracyjnego „Mitropa”. Staranne, zgodne z oryginałem odtworzenie szczegółów dachu, nadwozia i podwozia oraz wnętrza wozu. Dł. całk. 250 mm.

Oryginałem dla tego wiernie odtworzonego modelu jest wagon restauracyjny Niemieckich Kolei typu WR 4g.

ODJAZD Z BERLINA: 21.26
PRZYJAZD
DO KARLOWYCH WARÓW: 8.00.

Nr. 426/58 DR, wiśniowy, oświetlony. Nr. 426/59 DR, wiśniowy, nieoświetlony. Model wagonu sypialnego Mitropy; posiada wystrój wnętrza z łózkami sypialnymi oraz typowe dla oryginału wąskie okna po stronie sypialnej. Długość całk. 250 mm.

Wagon ten dysponuje w oryginale jedno i dwuosobowymi przedziałami. Dwa sąsiednie przedziały mogą być także łączone w 1 salonik.





WAGONY ČSD DLA POCIĄGÓW POŚPIESZNYCH

Wierne odtworzenie precyzyjnego oznakowania czechosłowackich kolei Państwowych (ČSD). Urządzenie wnętrza; wspaniałe wykonanie wszystkich szczegółów prototypu. Bardzo dobre rozłożenie punktu ciężkości i duża zdolność pokonywania krzywizn. Dł. całk. 250 mm.

- Nr. 426/54 ČSD, zielony, 2 kl. oświetlony
- Nr. 426/56 ČSD, zielony, 2 kl. nieoświetlony
- Nr. 426/55 ČSD, zielony, 1 i 2 kl. oświetlony
- Nr. 426/57 ČSD, zielony 1 i 2 kl. nieoświetlony
- Nr. 426/68 ČSD, zielony, 1 kl. oświetlony
- Nr. 426/69 ČSD, zielony, 1 kl. nieoświetlony





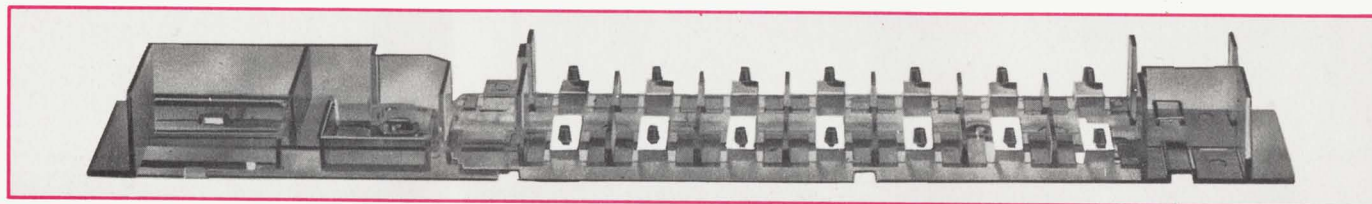
CZECHOSŁOWACKI WAGON RESTAURACYJNY „ČĚDOK“

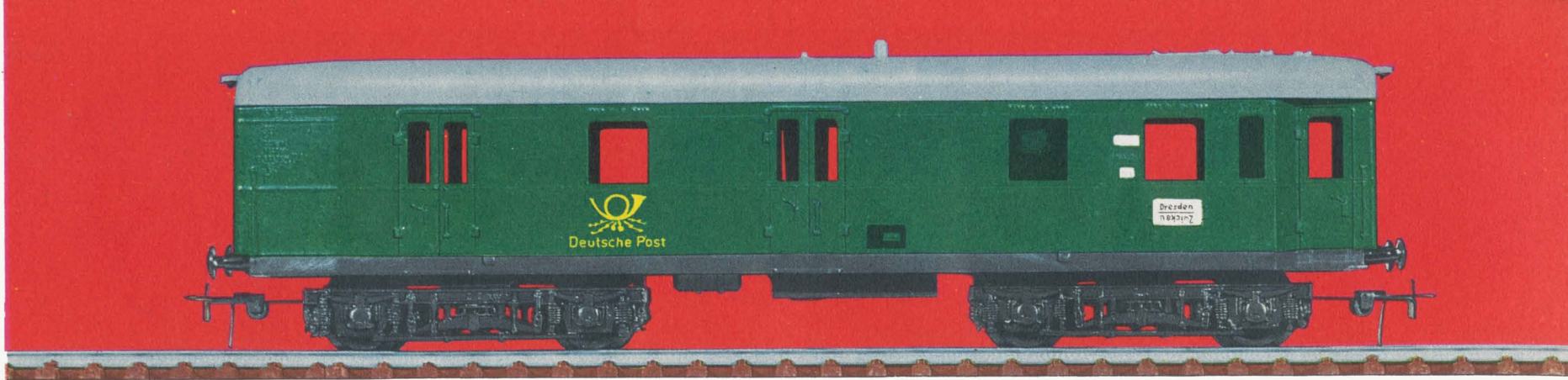
Nr. 426/64 ČSD niebieski, oświetlony, Nr. 426/65 ČSD niebieski, nieoświetlony. Oznakowanie, zewnętrzny wystrój i kolory odpowiadają oryginałowi wagonów restauracyjnych ČSD. Wnętrze wyposażone w urządzenia restauracyjne. Również i ten model posiada misternie odtworzone, zawieszone potrójnie na łożyskach wózki skrętne typu „Görlitz“. Długość całk. 250 mm.



WAGONY SYPIALNE ČSD

Nr. 426/60 ČSD, niebieski, oświetlony, Nr. 426/61 ČSD, niebieski, nieoświetlony. Wystrój wnętrza jak w wagonie sypialnym; zbudowany jak wszystkie modele, z polistyrenu. Jest rzeczą oczywistą, że każdy typ wagonu posiada również oryginalnie odtworzone podwozie z wszystkimi elementami układu hamulcowego, urządzeń świetlnych itp. Długość całk. 250 mm.

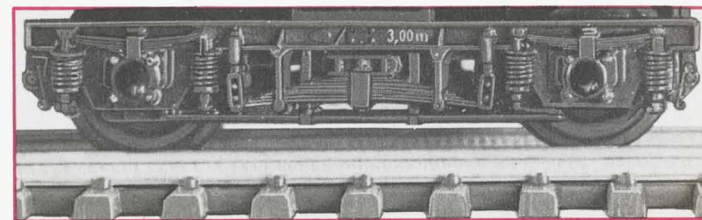




W SŁUŻBIE POCZTY

Nr. 426/574 DR, zielony, oświetlony;
Nr. 426/933 DR, zielony nieoświetlony. Oznakowany
zgodnie z oryginałem model wozu pocztowego posiada
zawieszane trzypunktowo na łożyskach wózki skrajne.
Długość cała. 190 mm.

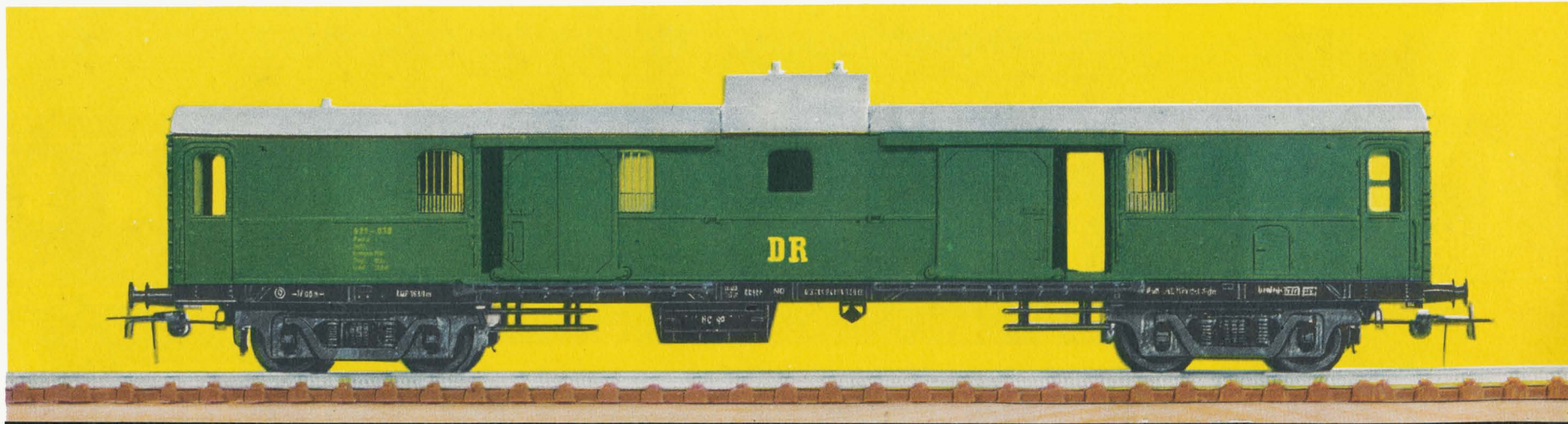
Ten czteroosiowy wagon jest w oryginale wozem
pocztowym Kolei Niemieckiej /typ 4/.

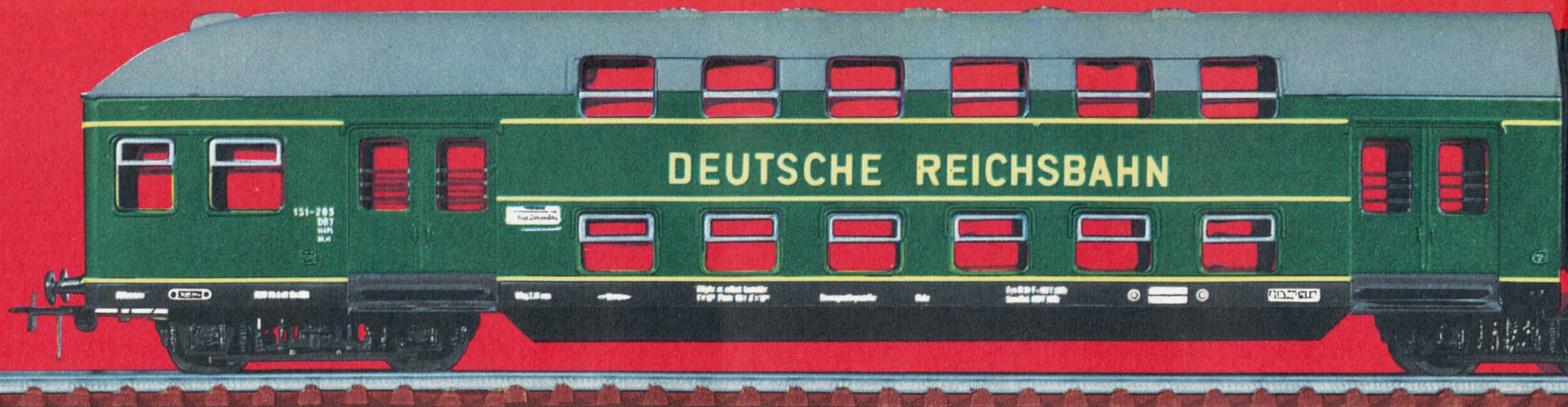


**ZA LOKOMOTYWĄ
„POŚPIESZNEGO“
PODĄŻA WAGON BAGAŻOWY**

Nr. 426/1111 DR, zielony, oświetlony;
Nr. 426/1110 DR, zielony nieoświetlony. Cztery ruchome,
lekko przesuwające się drzwi, okratowane okna oraz
dokładnie odtworzone detale podwozia systemu amerykańskiego „Schwanenhals“. Długość cała. 213 mm.

Prototyp tego modelu, to wagon bagażowy dalekobież-
nego pociągu DR — typ Pw 4 ü Pr 16.

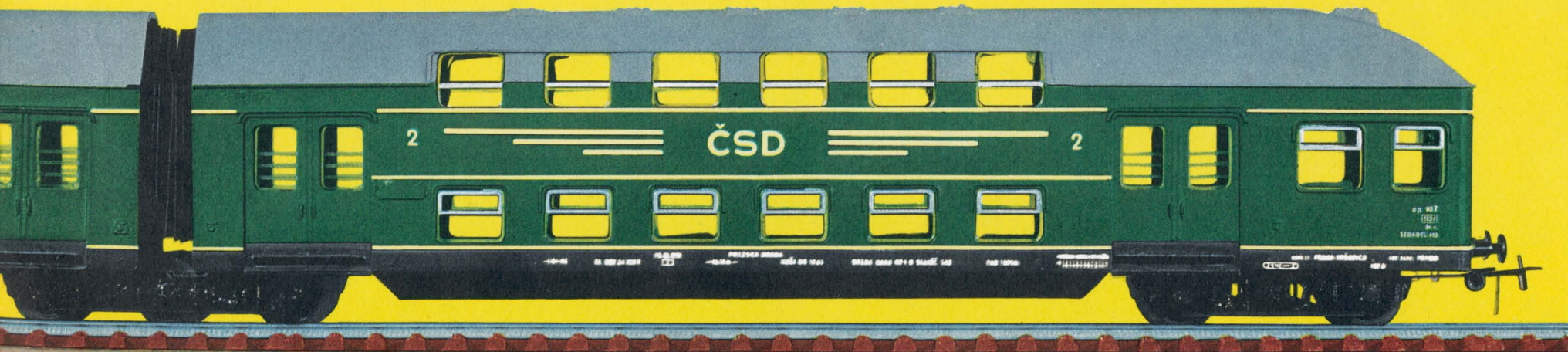
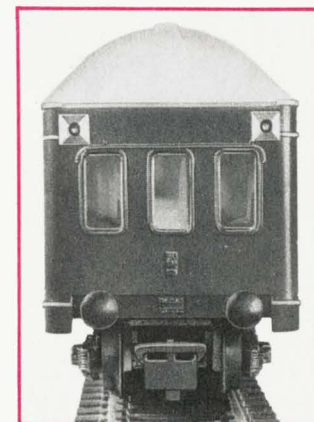


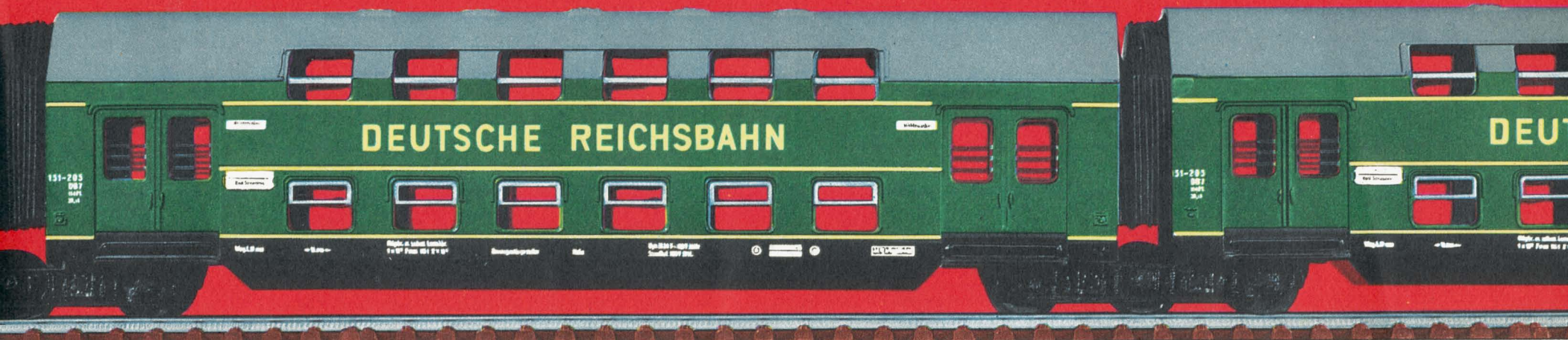


**SKŁADY WAGONÓW PIĘTROWYCH
SZYBKIE
NOWOCZESNE
RACJONALNE**



Znakomite modele wagonów piętrowych. Wystrój wnętrza wraz ze schodami; oprawione okna; wzorowe połączenia wagonów mieszkaniami falistymi. Wersja dwuczłonowa /bez środkowej części/ posiada długość 463 mm. Dla zmontowania czwórczłonowego składu niezbędny jest człon środkowy, którego można nabyć oddzielnie razem z łączami mieszkowymi. Montaż odbywa się szybko i sprawnie. Wersja czwórczłonowa ma długość 855 mm. Przekładając środkowe sworznie połączeń możemy uzyskać zdolność skrętu o promieniu do 380 mm. Te idealne wagony dla ruchu podmiejskiego i dowozu pracowników stosują głównie koleje niemieckie, polskie i czesko-słowackie. Również i nasze modele otrzymać można z oznakowań DR, PKP i ČSD.





DR

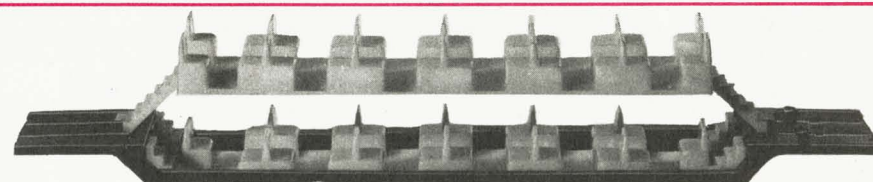
Nr. 426/1100 DR, zielony, nieoświetlony
 Nr. 426/879 DR, zielony, oświetlony
 Nr. 426/1101 DR, zielony, nieoświetlony
 /człon środk./
 Nr. 426/806 DR, zielony, oświetlony /człon środk./

ČSD

Nr. 426/1108 ČSD, zielony, nieoświetlony
 Nr. 426/1106 ČSD, zielony, oświetlony
 Nr. 426/1109 ČSD, zielony, nieoświetlony
 /człon środk./
 Nr. 426/1107 ČSD, zielony, oświetlony
 /człon środk./

P.K.P.

Nr. 426/1104 PKP, zielony, nieoświetlony
 Nr. 426/1102 PKP zielony, oświetlony
 Nr. 426/1105 PKP zielony, nieoświetlony
 /człon środk./
 Nr. 426/1103 PKP zielony, oświetlony
 /człon środk./



WAGONY TOWAROWE W MIĘDZYNARODOWYM ASORTYMENTCIE

Skład pociągu towarowego w międzynarodowym ruchu tranzytowym jest barwny i różnorodny. Polskie, francuskie, niemieckie, jugosłowiańskie wagony tworzą jeden, przebywający przez wiele krajów pociąg. Na malej, czy większej planszy modelarskiej możemy wyczarować równie barwny ruch pociągów towarowych o międzynarodowym charakterze. Szeroki asortyment wagonów towarowych PIKO odznacza się nie tylko różnorodnym oznakowaniem i kolorystyką. Konstruktorzy PIKO wyszukują coraz to więcej nowych zagranicznych wagonów, jako wzorów dla produkcji modeli.

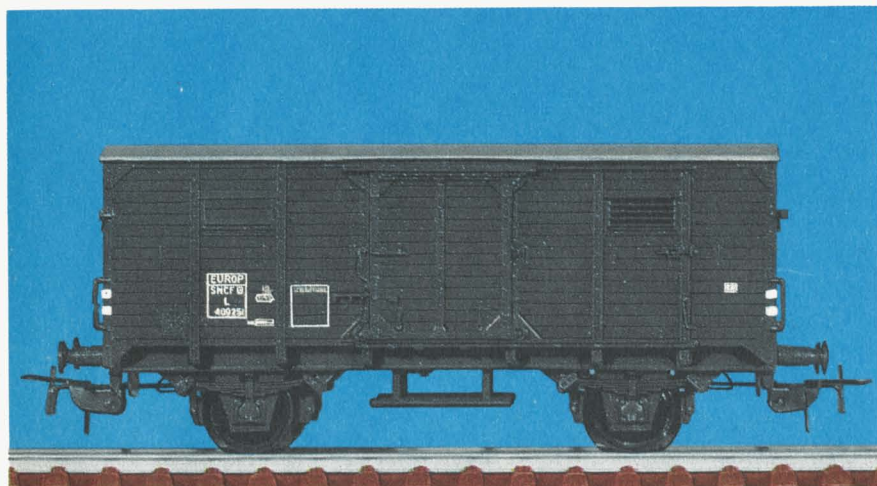
Modele PIKO bowiem to: wielki wybór w asortymencie, zgodność modeli z wzorem oryginału i międzynarodowy zasięg! PIKO — zawsze na właściwym torze!



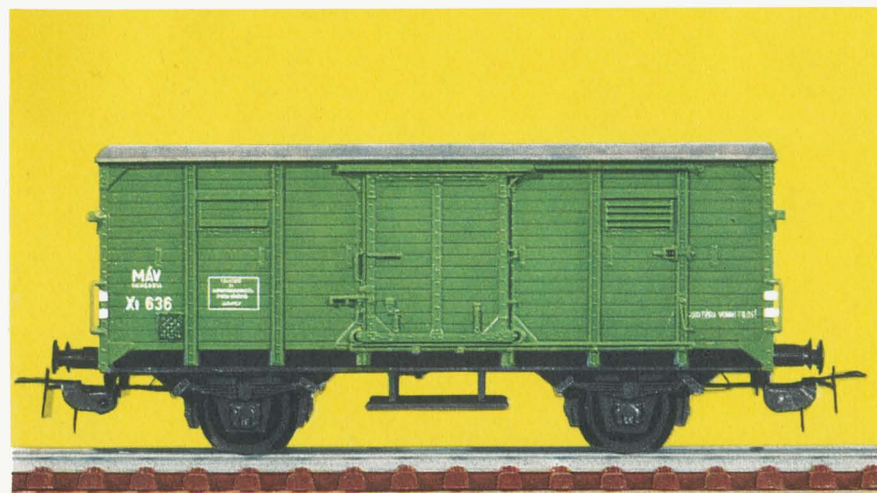
**Wagony
dwuosiowe
z płaskim dachem**

Model tego znanego w całej Europie wagonu dostarczany w 13 wersjach oznakowań i barw poszczególnych zarządów kolei. Długość całkowita z buforami 105 mm.

- Nr. 5/123-01 DR, czerwono-brunatny.
 Nr. 5/123-02 DR, czerwony
 Nr. 5/123-018 DR, czerwono-brunatny, do przewozu wodoru
 Nr. 5/123-02 DR, czerwono-brunatny
 Nr. 5/123-022 DR, zielony
 Nr. 5/123-04 B, zielony
 Nr. 5/123-06 DS B, biały
 Nr. 5/123-07 SNCF, czarno-szary
 Nr. 5/123-11 — JZ, czerwony
 Nr. 5/123-12 — CFL, czarno-szary
 Nr. 5/123-15 PKP, czerwony
 Nr. 5/123-154 PKP z orłem, szary
 Nr. 5/123-202 MAV, zielony, wagon służbowy



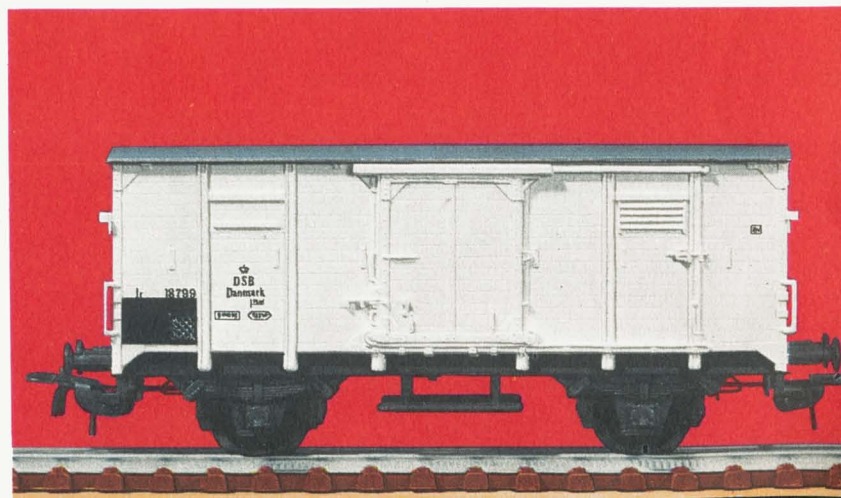
EUROP



MAV



DSB

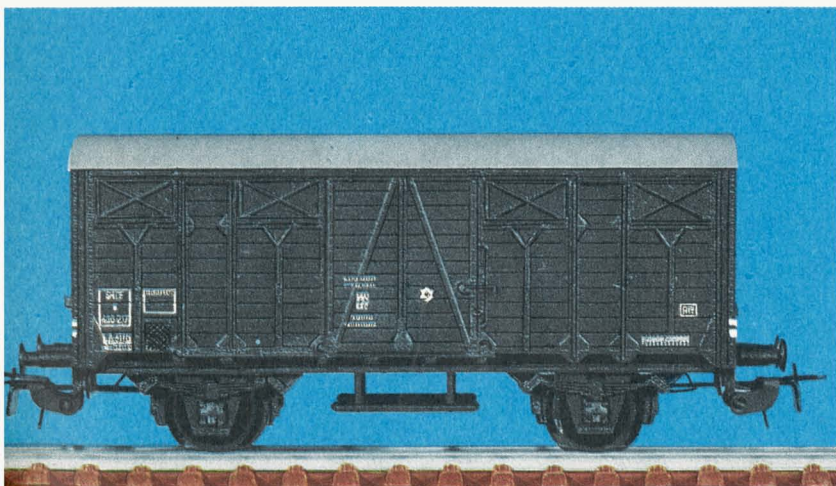


**Wagony towarowe
o półokrągłym
dachu
francuskiego typu**

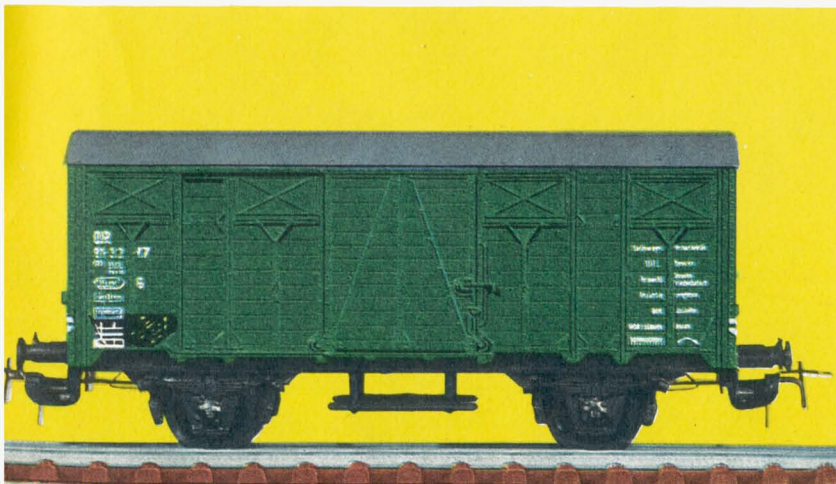


Drobiazgowo odtwarzane modele wagonów o zgodnym z oryginałem oznakowaniu niemieckich lub francuskich i szwajcarskich kolei. Długość cała. 105 mm.

Nr. 5/136-01 DR czerwono-brunatny
Nr. 5/136-012 DR zielony, wagon służbowy
Nr. 5/136-07 SNCFEUROP, ciemnoszary
Nr. 5/136-173 SNCF/SBB, ciemnoszary,



**SBB
SNCF**

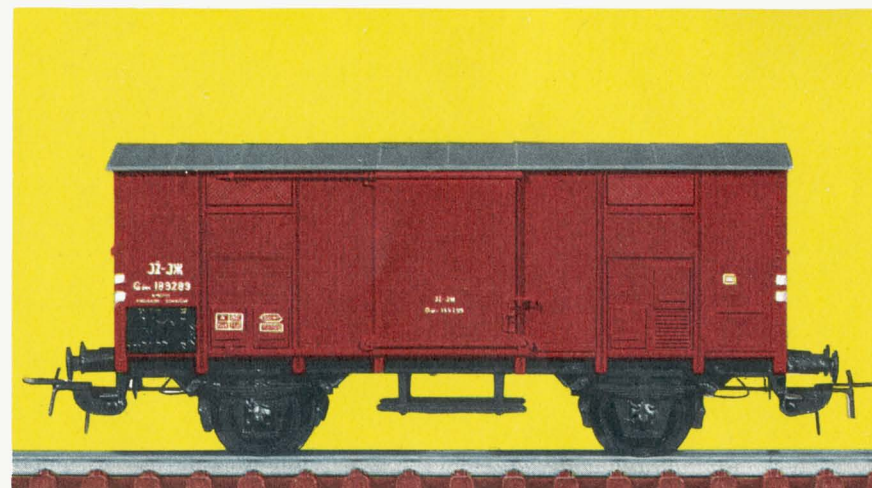


**„Martini“
„Cinzano“
„Bertoli“**



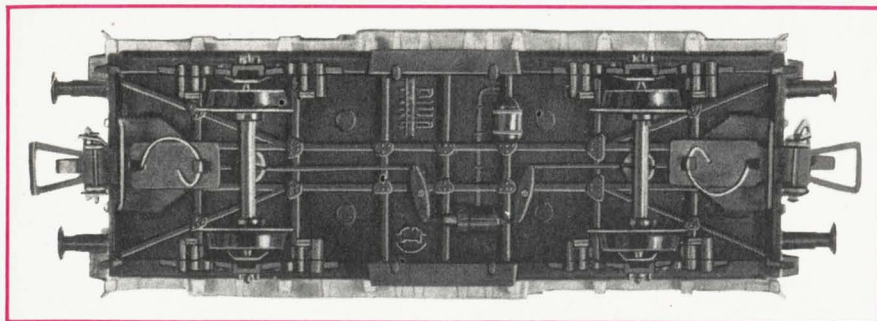
Model wagonu towarowego z dwuspadowym dachem włoskiego systemu budowy. Długość cała. 105 mm.

Nr. 5/135-01 DR czerwono-brunatny
Nr. 5/135-10 FS Italia, czerwono-brunatny
Nr. 5/135-105 FS Italia, biały „Martini“
Nr. 5/135-106 FS Italia, biały „Cinzano“
Nr. 5/135-107 FS Italia „Bertoli“
Nr. 5/135-11 JZ czerwono-brunatny



JZ-JX



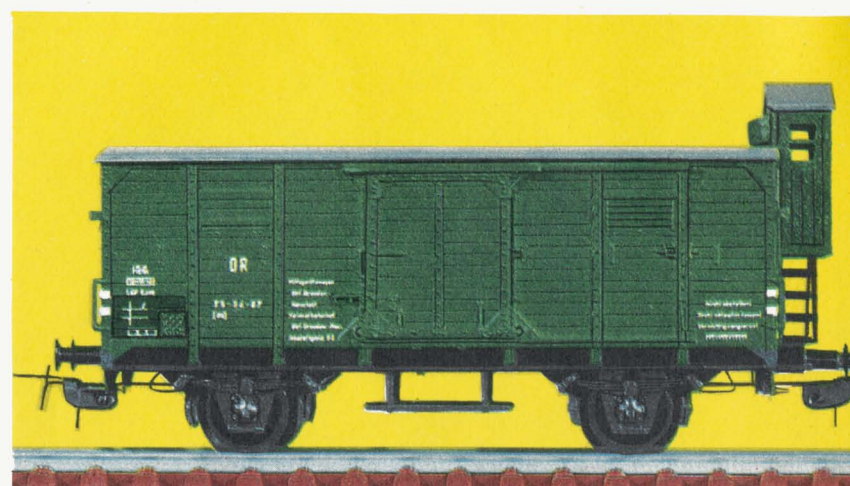


Wagony towarowe albo służbowe

HO
1:87/16,5mm

Model wagonu o płaskim dachu z pięknie odtworzoną budką hamulcową dostarczany jako wagon towarowy, lub dla obsługi kolejowej. Zestawy kół osadzone stykowo w gniazdach gwarantują wyjątkowo lekką jazdę wszystkich tych modeli.

- 5/163-01 DR czerwono-brunatny
- 5/163-012 DR zielony, służbowy
- 5/163-154 PKP czerwono-brunatny



P.K.P.

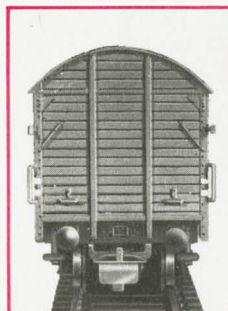


Wagony o półogrągłym dachu

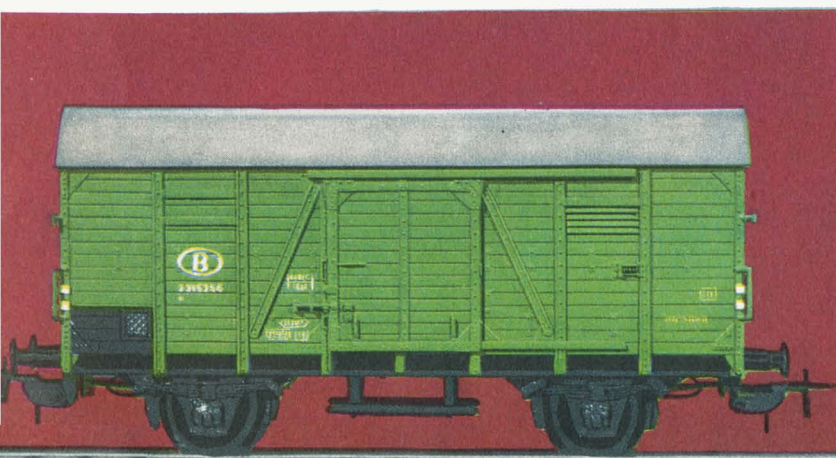
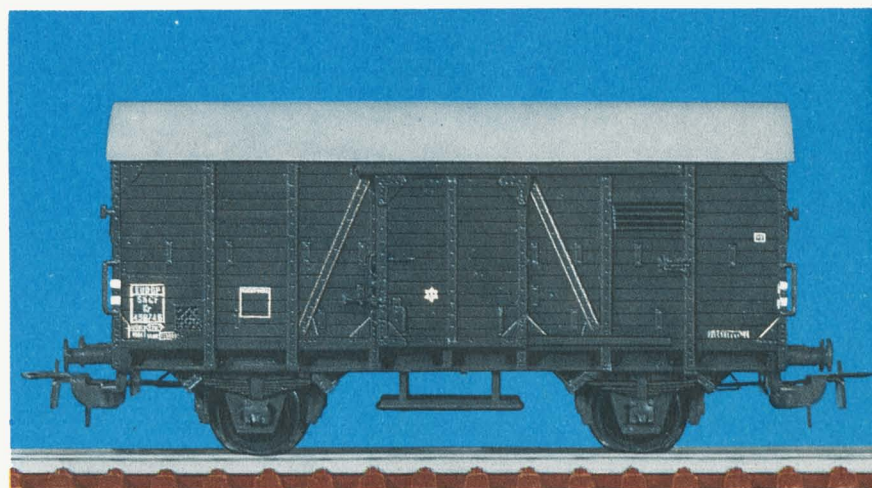
Jeden z najbardziej znanych typów wagonów w dużym wyborze o europejskim zasięgu. Zgodne z oryginałem odtworzenie modelu oznacza w wyrobach PIKO także i dokładne odpowiadające wzorowi wymodelowanie szczegółów podwozia.

Długość wraz z buforami /dł. całkow./ 105 mm.

- Nr. 5/127-01 DR
- Nr. 5/127-025 DB
- Nr. 5/127-04 B
- Nr. 5/127-05 Bułgaria, czerwono-brunatny
- Nr. 5/127-071 SNCF/EUROP
- Nr. 5/127-11 JZ, czerwono-brunatny
- Nr. 5/127-14 OBB
- Nr. 5/127-15 PKP, czerwono-brunatny
- Nr. 5/127-154 PKP z Orłem, szary.



ÖBB EUROP



SNCF

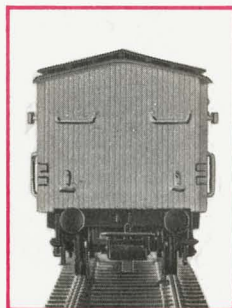




MÁV

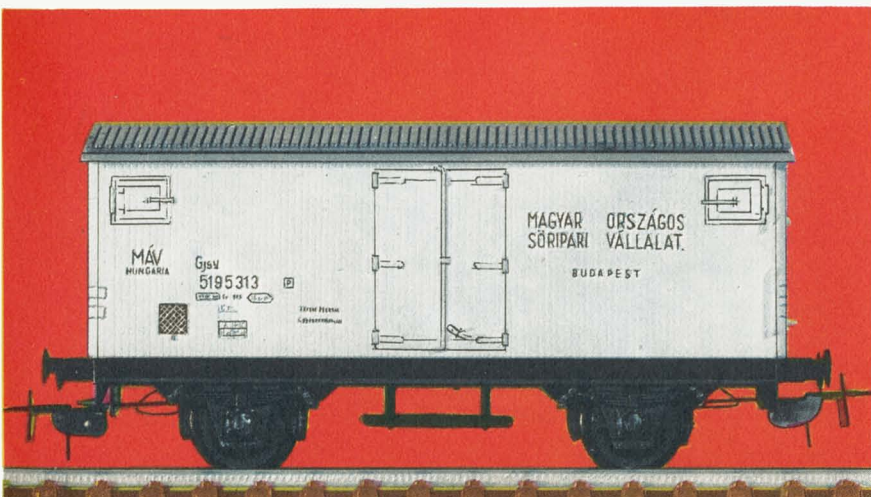
Wagon towarowy z półokrągłym dachem

Dostarczamy ten model z oznakowaniem niemieckim i węgierskim. Dł. całk. 110 mm.
Nr. 5/161-01 DR, czerwono-brunatny, Nr. 5/161-20 MÁV, czerwono-brunatny.



Chłodnia z przeciwsłoneczną osłoną dachu

Biały włoski wagon-chłodnia z dwuspadowym dachem wyposażonym w misterny ruszt przeciwsłoneczny.
Dł. całk. 103 mm.
Nr. 5/6407 DR, biały, Nr. 5/161-20 MÁV, biały.

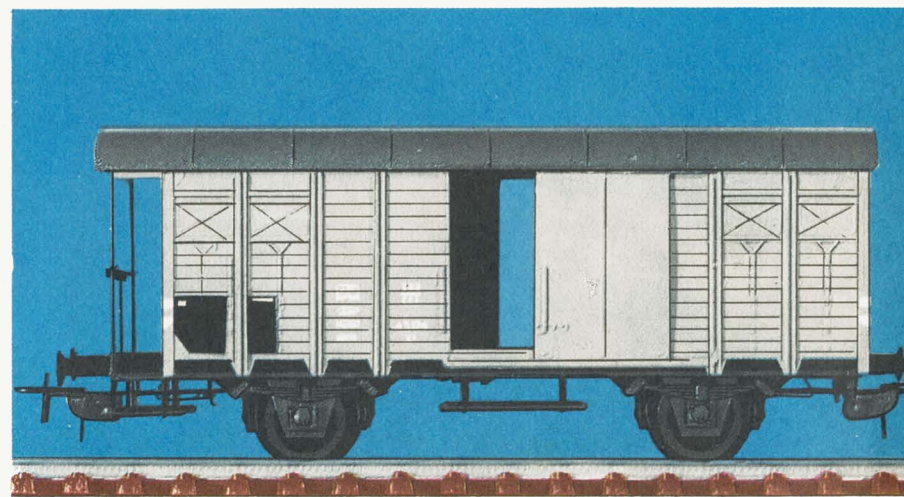


MÁV

Ruchome rozsuwane drzwi

Dwa modele typu K³ Szwajcarskiej Kolei Federalnej z ruchomymi drzwiami na patentowych suwnicach; misterne pomosty; dł. całk. 112 mm.

Nr. 5/141-17 SBB, jasnoszary
Nr. 5/141-171 SBB/EUROP, czerwono-brunatny, srebrne drzwi.



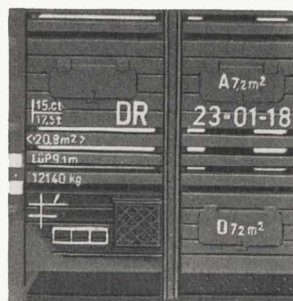
SBB



EUROP

PRZEZ LUPE OD SWOICH ZNACZKÓW POCZTOWYCH

patrzy tato na każdy nowy wagon PIKO. Patrzy i cieszy się, że wszystkie modele mają tak wiernie odtworzone szczegóły swych oryginałów – do najmniejszej śrubki i do najdrobniejszych elementów oznakowania. „Fili-granowa robota” – zawsze powiada. I ma rzeczywiście rację! Wagony PIKO są „pierwszej klasy”! Z PIKO jest się zawsze na właściwym torze!



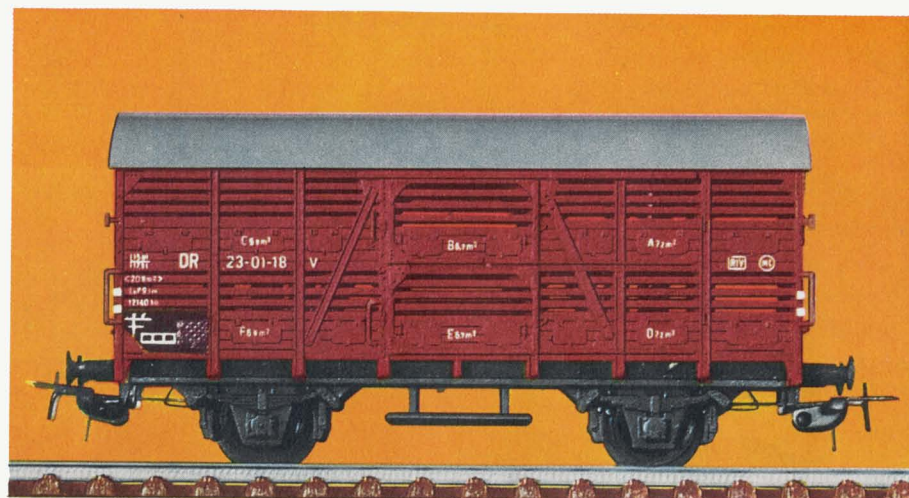
Kiedy
jedzie trzoda ...



Wzorowe oddanie oryginału wagonu do transportu trzody i młodej rogacizny. Wagon dostarczany z budką hamulcową, lub bez niej.

Nr. 5/128-01 DR, czerwono-brunatna, dł. całkow. 105 mm.

Nr. 5/160-01 DR, czerwono-brunatna z budką hamulcową dł. całkow. 110 mm.

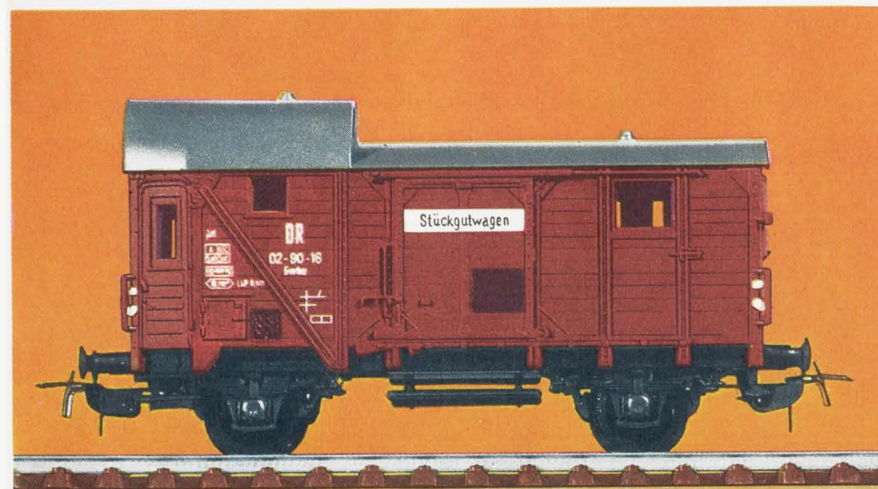
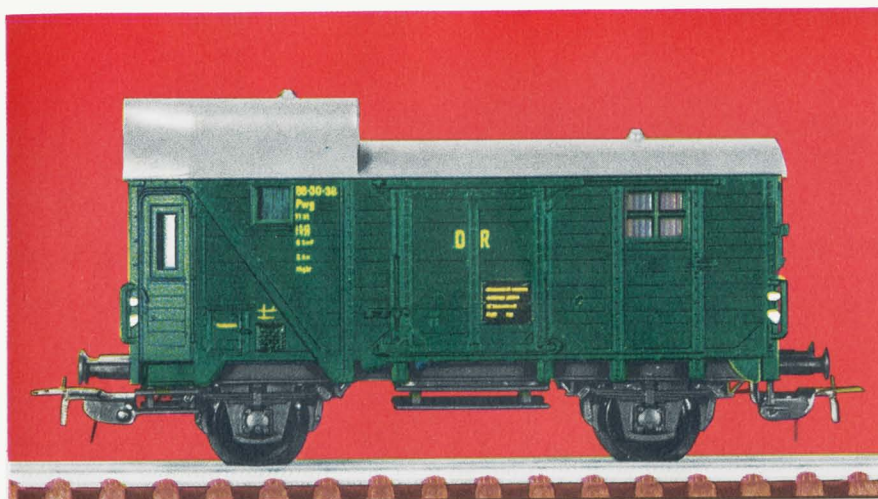


Wagon bagażowy pociągu towarowego

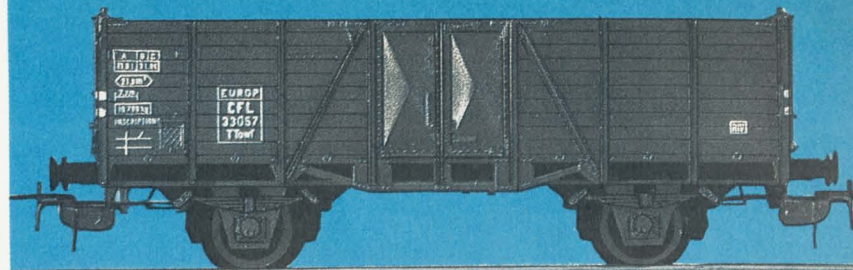
Zgodnie z oryginałem wykonanie modelu wagonu służbowego dla kierownika i obsługi pociągu towarowego oraz transportu sprzętu /np. końcowych latarni/. Wagon ten, dzięki podwyższonemu miejscu pracy kierownika daje możliwość obserwacji całego składu pociągu. Model ten może być dostarczony także jako wagon do przewożenia drobnicy.

Nr. 5/143-01 DR, zielony

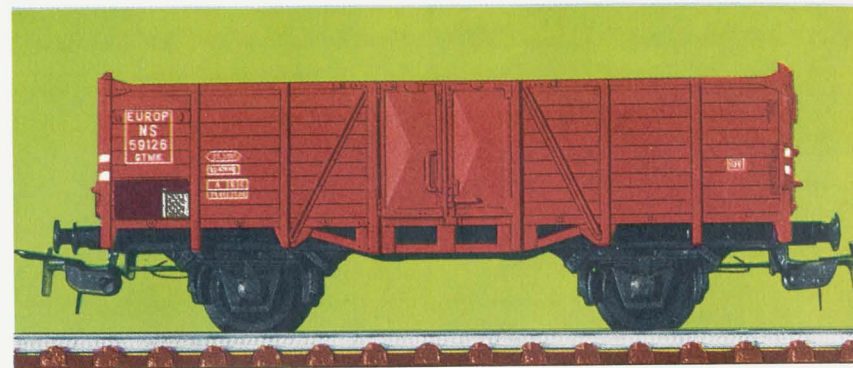
Nr. 5/143-015 DR, jasnobrązowy z napisem „Stückgut“ /drobnica/.



EUROP



EUROP

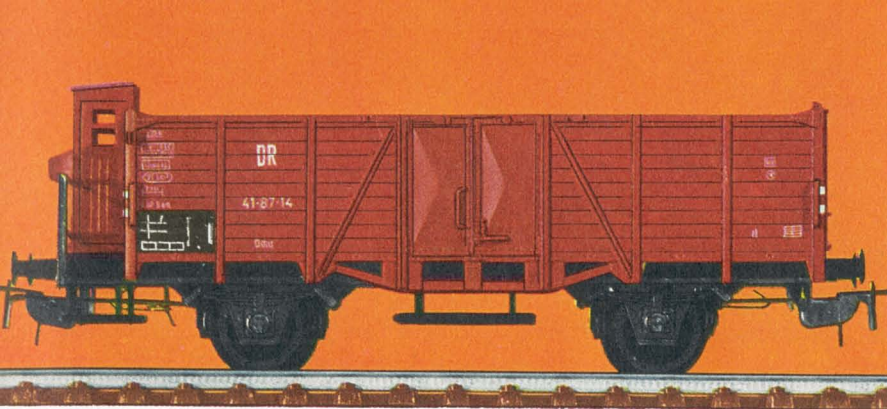


O 11 różnych
oznakowaniach . . .



... może być dostarczany jako odkryty, 2-osiowy wagon towarowy. Dł. całk. 105 mm.

- Nr. 5/121-01 DR, czerwono-brunatny
- Nr. 5/121-013 DR, szary, wóz roboczy
- Nr. 5/121-02 DB, czerwono-brunatny
- Nr. 5/121-021 DB, Europ, czerwono-brunatny
- Nr. 5/121-03 SAAR, czerwono-brunatny
- Nr. 5/121-091 NS/Europ, czerwono-brunatny
- Nr. 5/121-141 OBB/Europ, czerwono-brunatny
- Nr. 5/121-121 CFL/Europ, ciemno-szary
- Nr. 5/121-15 PKP czerwono-brunatny
- Nr. 5/121-18 CSD, czerwono-brunatny
- Nr. 5/121-2- MAV, czerwono-brunatny



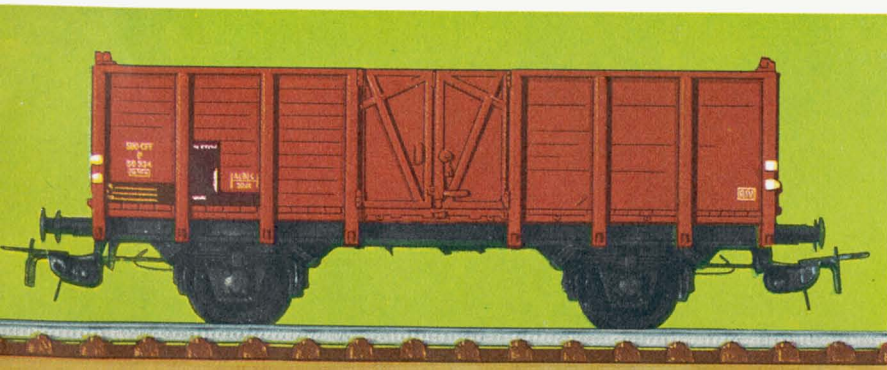
Z budką hamulcową...

oferujemy ten typ wozu jako odkryty wagon towarowy Niemieckich Kolei /NRD/. Nr. 5/162-01 DR, czerwono-brunatny.

Wagon szwajcarski

Model Szwajcarskich Kolei Federalnych z oryginalnym oznakowaniem /SBB/. Dł. całkow. 105 mm.

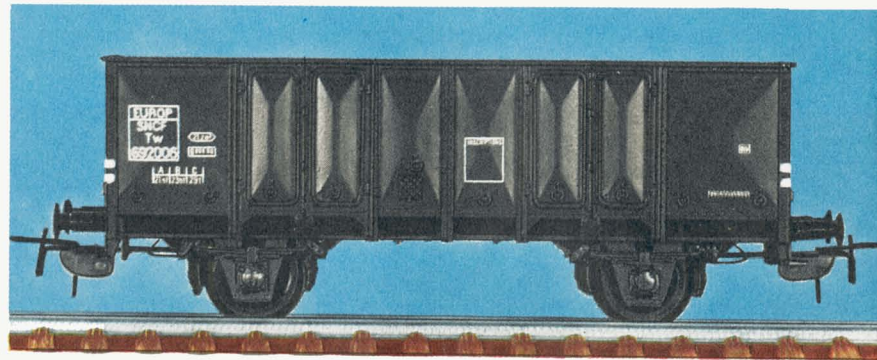
Nr. 5/138-17 SBB czerwono-brunatny
Nr. 5/138-171 SBB/Europ, czerwono-brunatny



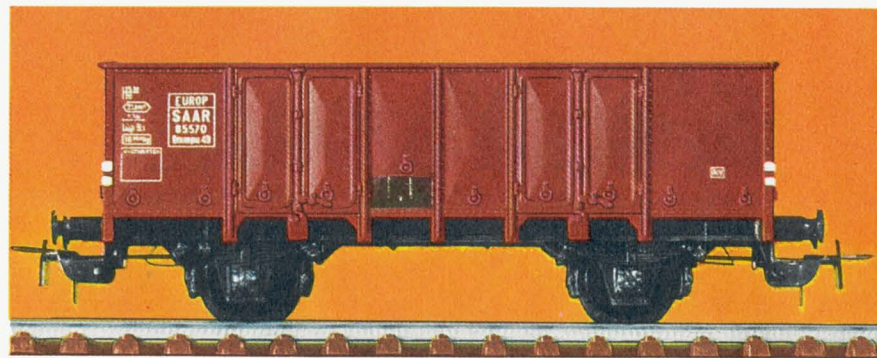
Wagon francuski

Model drobnicowca o stalowej konstrukcji. Dł. całkow. 105 mm.

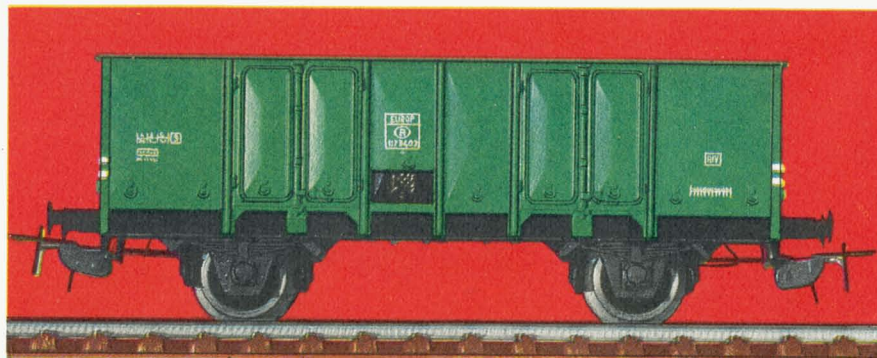
Nr. 5/139-04 B, zielony
Nr. 5/139-071 SNCF/Europ, ciemno-szary
Nr. 5/139-09 NS, czerwono-brunatny



EUROP



EUROP



SBB

EUROP

Wagon włoski

Również i ten wagon stanowi nienaganne odtworzenie oryginału, dokumentując jednocześnie międzynarodowy charakter wielkiego asortymentu PIKO. Dł. całk. 105 mm.

Nr. 5/137-01 DR czerwono-brunatny

Nr. 5/137-101 FS/Europ czerwono-brunatny



Typ budowy „Villach“

PIKO skonstruował ten model i następne w oparciu o wzór odkrytego wagonu o ca 6 m odstępach osi. Długość łącznie z buforami /dł. całk./ 114 mm.

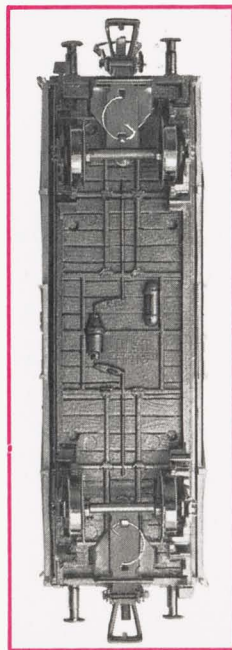
Nr. 5/6413-01 DR, czerwono-brunatny.

Wagon czeski

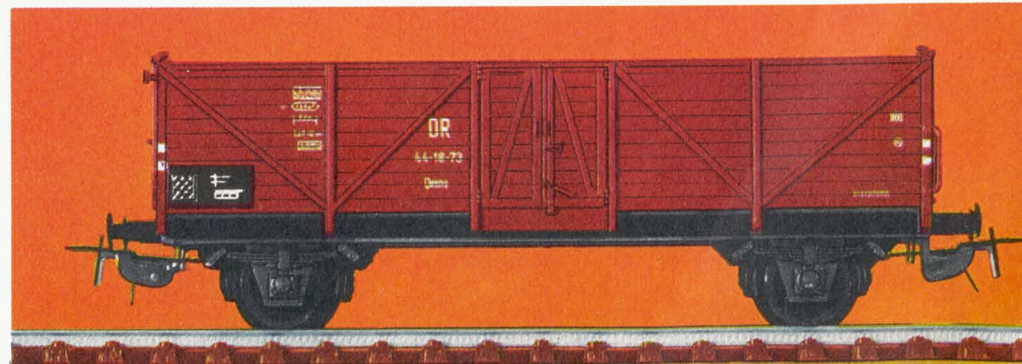
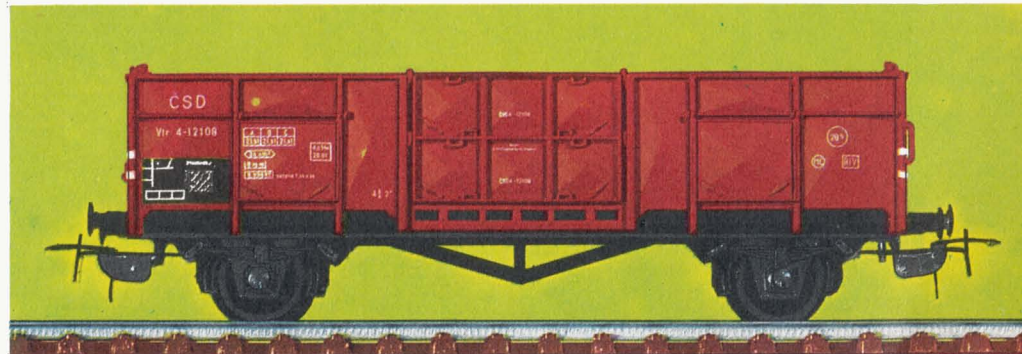
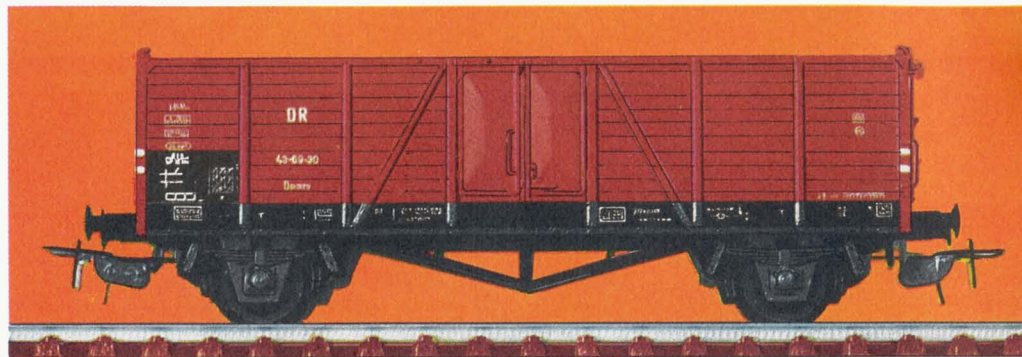
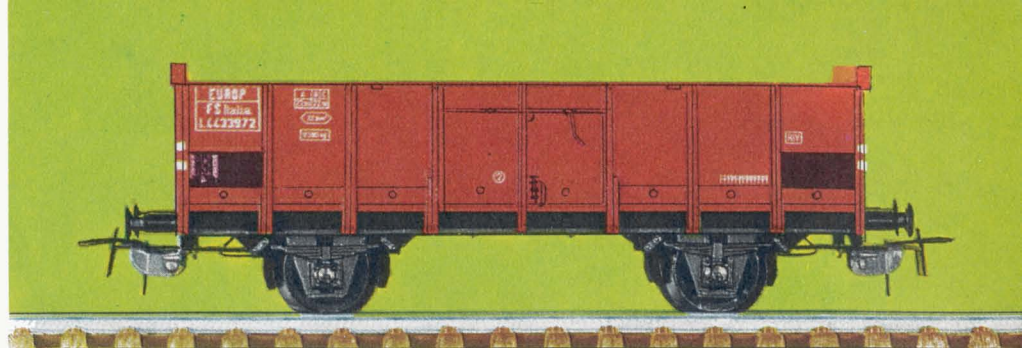
Pięknie i niezwykle czysto odtworzony model wagonu towarowego z odczłowaniem Czechosłowackich Kolei Państwowych. Dł. całk. 114,5 mm. Nr. 5/6406-18 CSD, czerwono-brunatny.

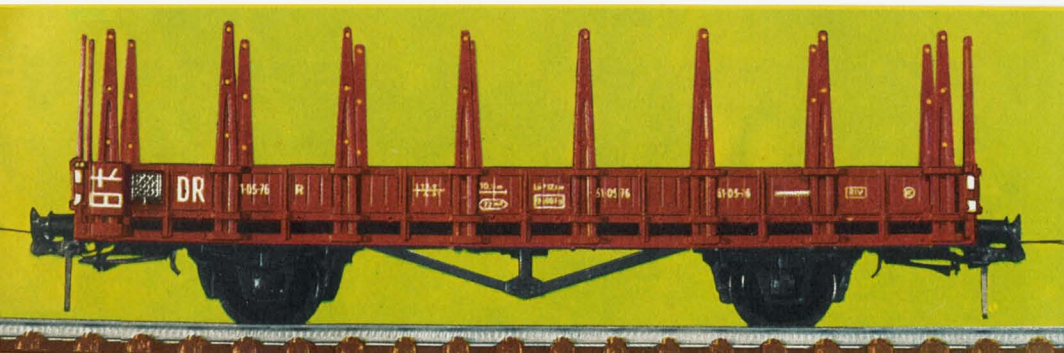
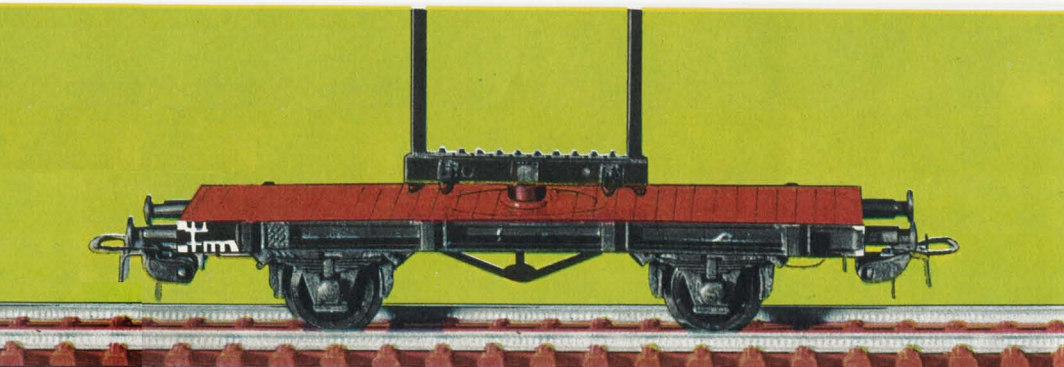
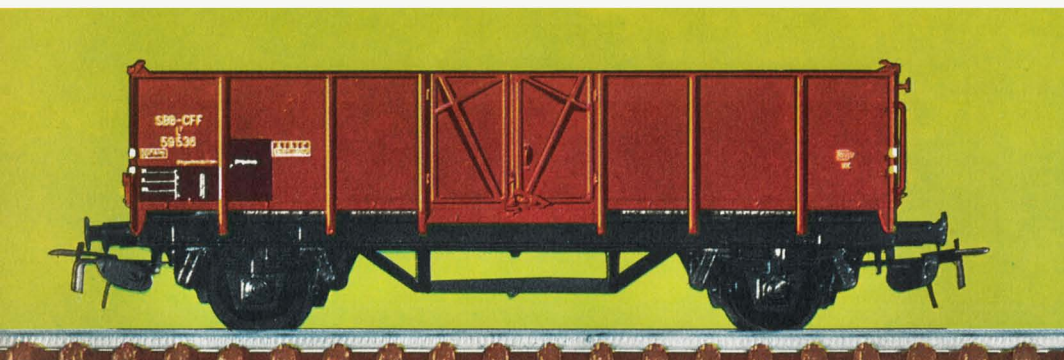
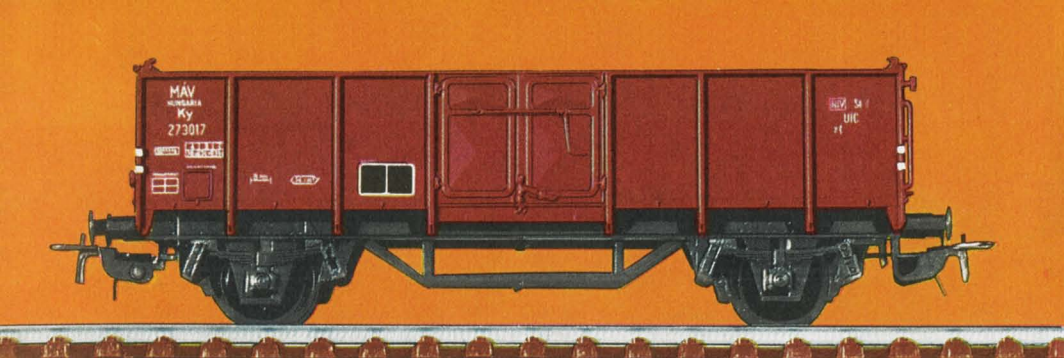
Typ Klagenfurth

Odkryty wagon towarowy z napisem „Klagenfurth“, Dł. całk. 114,5 mm. Nr. 5/6412-01, czerwono-brunatny.



ČSD





Wagon węgierski

Model odkrytego wagonu towarowego węgierskiego systemu budowy. Dł. całkow. 114 mm. Nr. 5/6410–20 MAV czerwono-brunatny.

MÁV

Wagon szwajcarski

Wagon towarowy z wysokimi ścianami Szwajcarskich Kolei Federalnych Serii L; dł. całkow. 115 mm. Nr. 5/6417–17 SBB, czerwono-brunatny.



SBB

Wagon z ławą pokrętną

Model wagonu towarowego z ławą pokrętną, używanego parami do transportu belek ew. desek; dł. całkow. 105 mm. Nr. 5/129–01 DR, czarny.

Wagon kłonicowy

Dwuosiowy wagon kłonicowy Niemieckich Kolei /DR/ dostarczany przez PIKO w 2 wariantach: z kłonicami żelaznymi, albo z drewnianymi. Dł. całkow. 131 mm. Nr. 5/6416–01 DR jasno-czerwony z kłonicami metalowymi. Nr. 5/6416–015 DR jasno-czerwony z kłonicami drewnianymi.



P.K.P.



ČSD



MÁV

EUROP



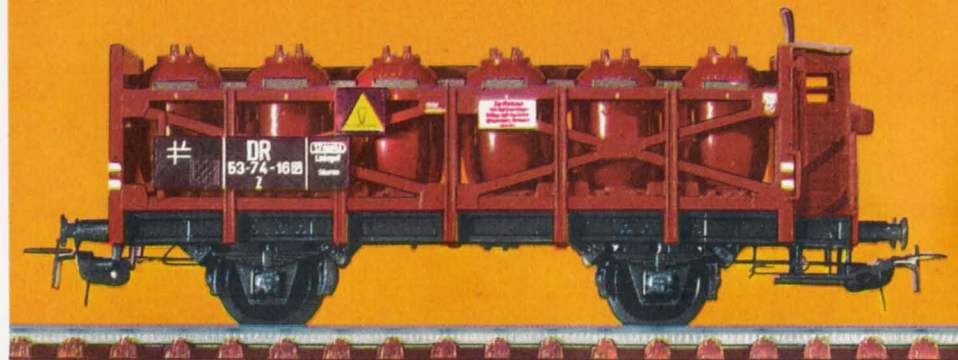
SNCB



ÖBB

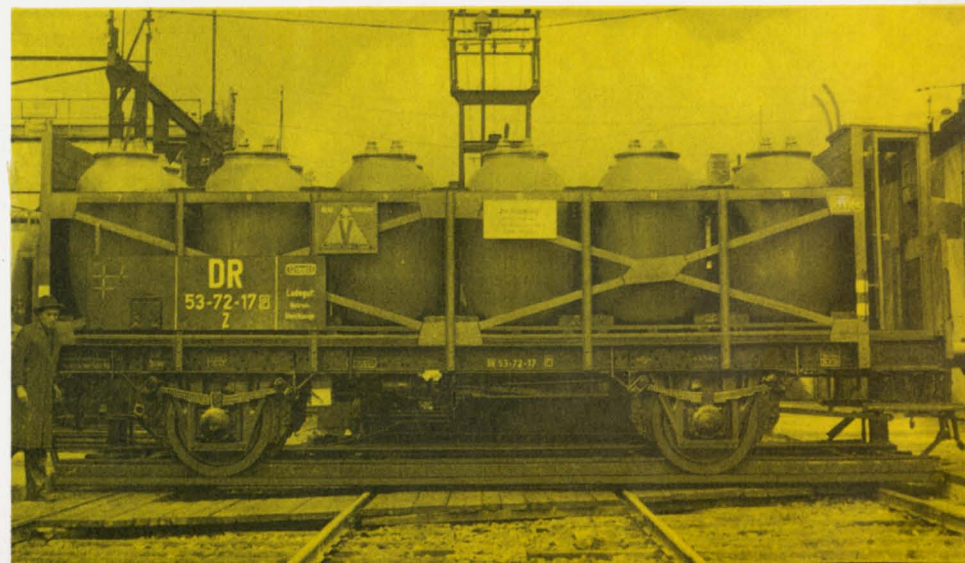
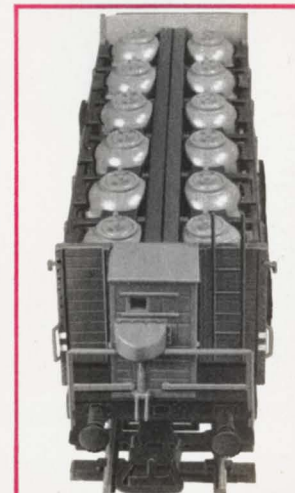
MIEDZYNARODOWE!

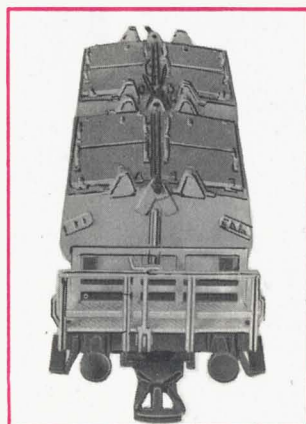
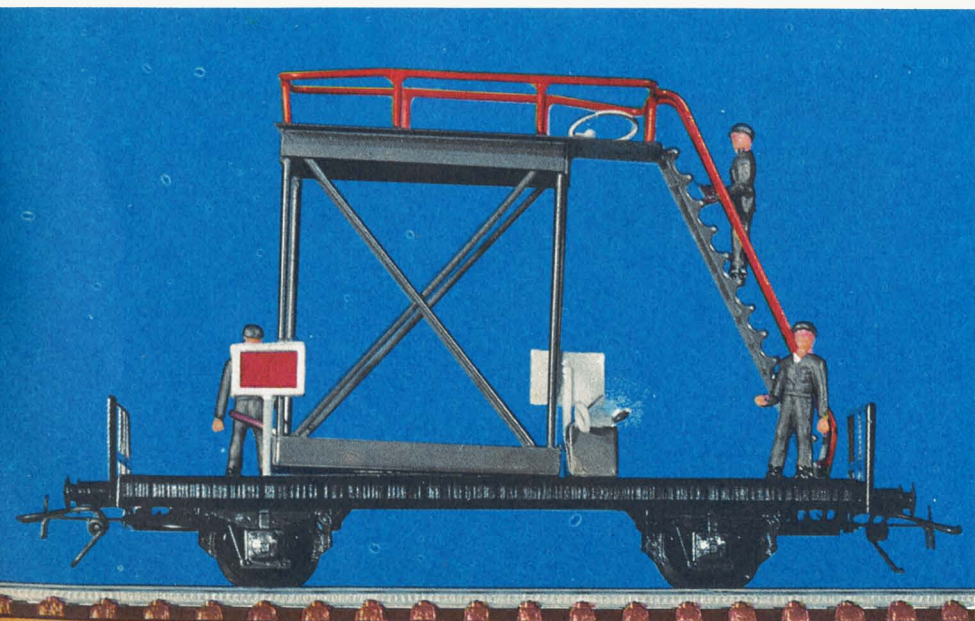
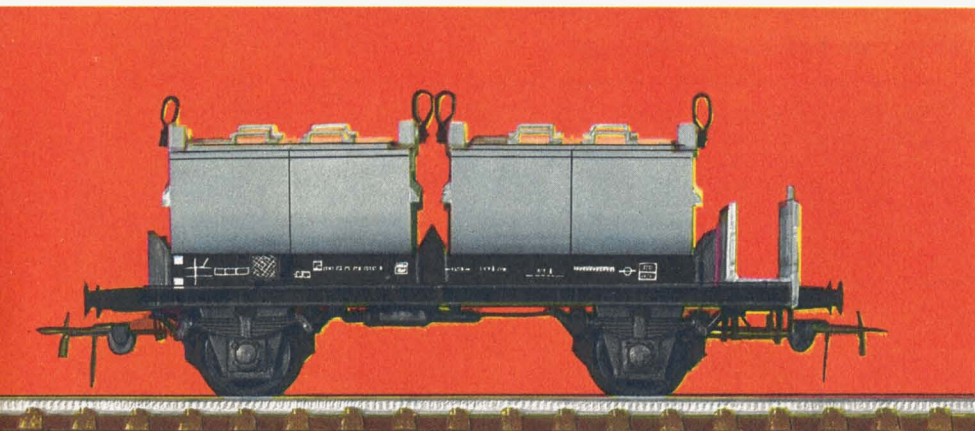
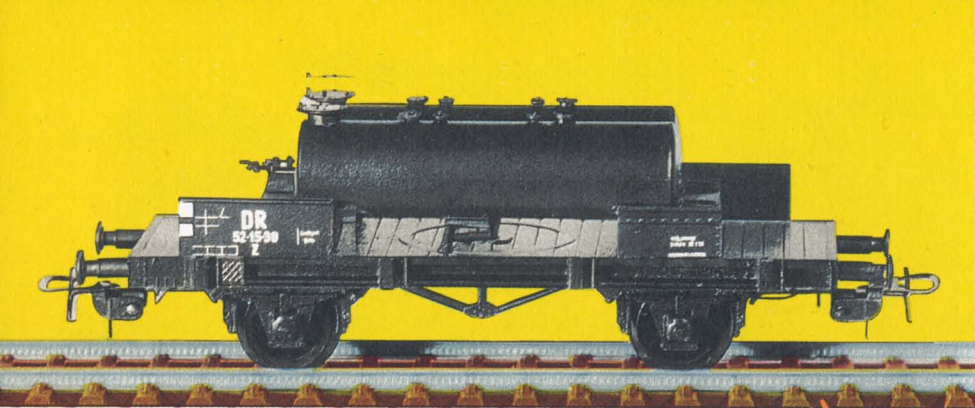
Określenie to nie jest u PIKO pustym słowem bez pokrycia. Modele wagonów dostarczane w ośmiu, czy dwunastu różnych mutacjach oznakowań zagranicznych, oparte na wzorach i systemie budowy wagonów szwajcarskich, francuskich, niemieckich, włoskich, węgierskich i czechosłowackich wchodzą w skład rzeczywiście wielkiego „międzynarodowego” asortymentu. PIKO jest zawsze na właściwym torze!.



Ostrożnie przetaczać — kwasy!

Szczegółowo odtworzony, precyzyjnie skopiowany model wagonu do przewożenia kwasów. Oryginalny wzór tego modelu PIKO służy do przewozu kwasu solnego, siarkowego bądź azotowego w 12-u pojemnikach z kamionki, o łącznej pojemności 12.00 l. Dł. całk. 112 mm. Nr. 5/145-01 DR czerwono-brunatny, wielobarwne oznakowanie.





Transport oleju

Wagon do przewozu oleju Niemieckich Kolei, wyposażony w dwie pięknie odtworzone cysterny i wyraźne oznakowanie. Dł. całkow. 106 mm. Nr. 5/6411-01 DR szary/czarny.

Przewóz wapna

Model wapniarki Kolei Niemieckich /DR/. Wyjątkowo precyzyjnie grawerowane szczegóły pojemników, hamulców i ram podwozia. Dł. całkow. 100 mm. Nr. 393/30 DR, zielony.

Wagon remontowy

Wagon do napraw napowietrznej sieci trakcji elektrycznej z figurkami robotników. Dł. całkow. 114 mm. Nr. 51133/4 DR czarny.

WIĘCEJ NIŻ 100 WAGONÓW TOWAROWYCH

W różnych kolorach, odcieniowaniu i wykonaniu ujmują nasze wyroby pełen asortyment wagonów towarowych wszelkiego typu. Mogą one tworzyć szereg barwnych składów, bądź jeden model pociągu towarowego o wielometrowej długości.

**z budką
hamulcową
lub stanowiskiem hamulcowego**

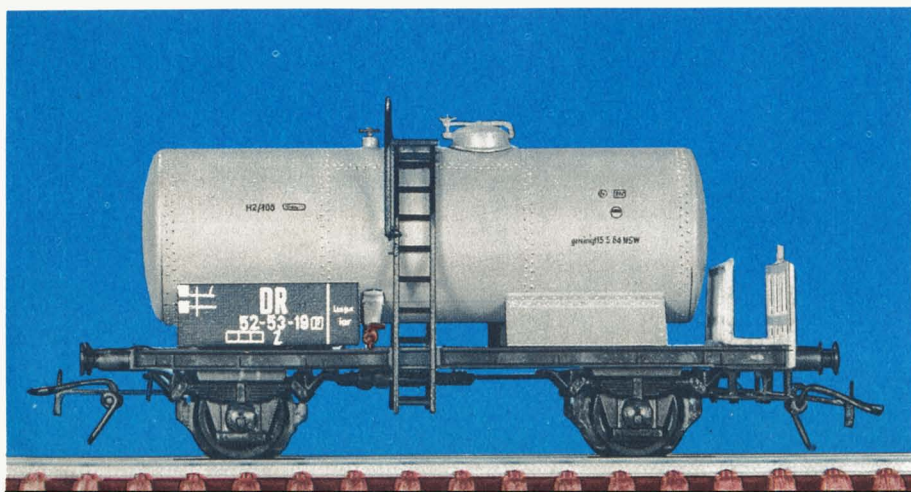
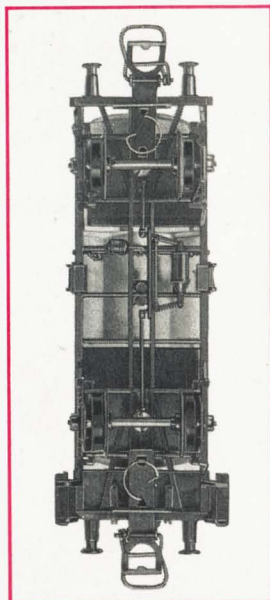
... i z odtworzeniem szczegółów ram podwozia zgodnie z oryginałem. Typ ten dostarczany jako 2-osiowy wagon cysterne. Dł. całkow. 100 mm.

Z budką hamulcową:

- Nr. 393 1156/1 DR srebrny- bez oznakowania
- Nr. 393 1156/2 DB ESSO, srebrny
- Nr. 393 1156/3 DB, BP, srebrny
- Nr. 393 1157 DB, SHELL
- Nr. 393/1158 DB, ARAL, niebieski
- Nr. 393/1159 DB, bez oznakowania, szary
- Nr. 393/1159/1 DR, bez odczekowania, szary

Ze stanowiskiem hamulcowego:

- Nr. 393 1160/1 DR, bez odczekowania srebrny
- Nr. 393 1160/2 DB, ESSO, srebrny
- Nr. 393/1160/3 DB, BP, srebrny
- Nr. 393/1161 DB, SHELL, żółty
- Nr. 393 1162 DB, ARAL, niebieski
- Nr. 393 1163 DB, bez odczekowania szary
- Nr. 393/1163/1 DR, bez odczekowania szary



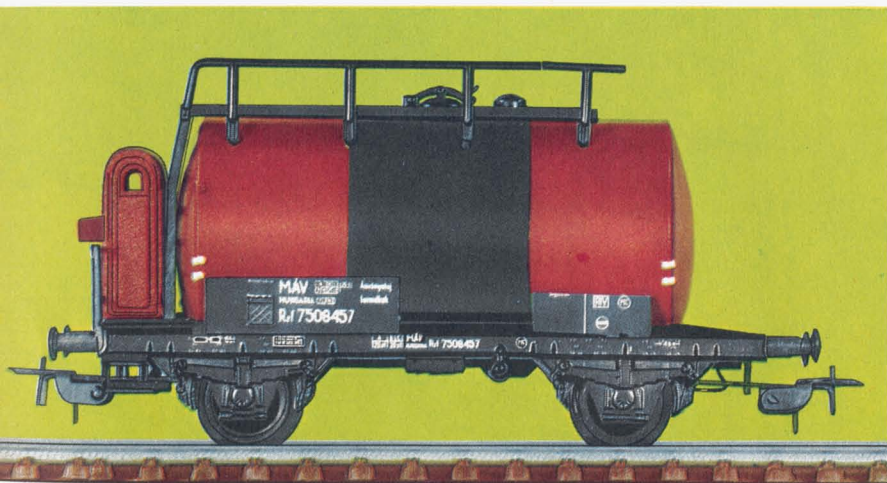
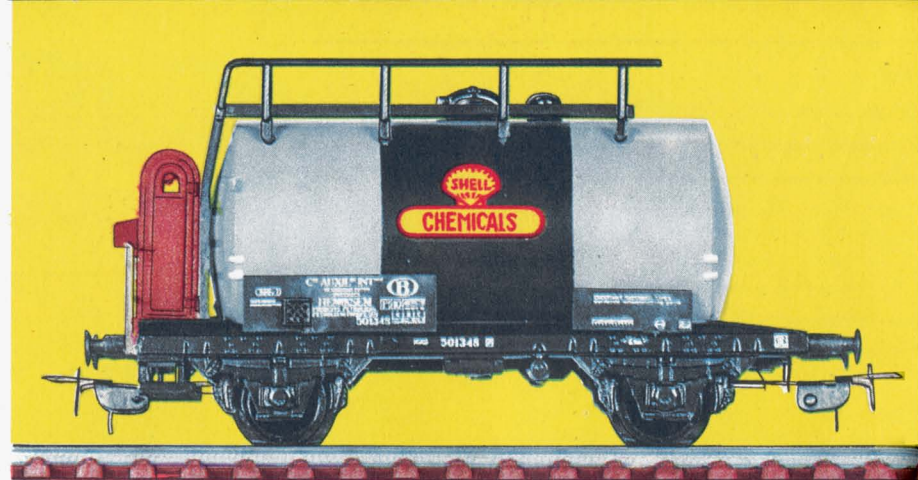
W służbie MAV
Ringsted, SHELL...

Wykonanie dokładne w skali i zgodne z oryginałem.
W międzynarodowym asortymencie — jak wszystkie
modele PIKO. Dwuosłowa cysterna, wykonana w
sześciu wersjach pod względem koloru i oznakowania.
Dł. całk. 104 mm.



SNCB

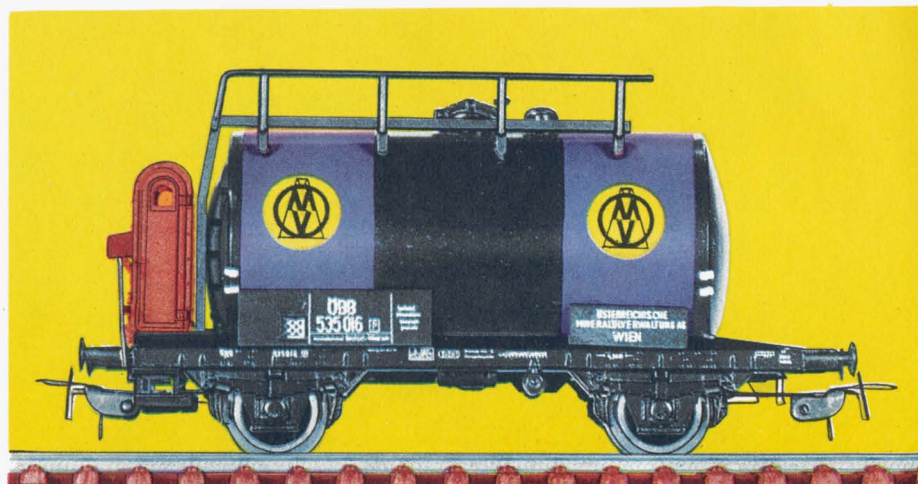
Nr. 5 6408-01 DR, szary
Nr. 5 6408-04 B, SHELL, Chemicals,
szary czarny
Nr. 5 6408-06 DSB, B, RINGSTED, CO, żółty
Nr. 5 6408-14 OBS, OMOVAG — Wiedeń,
niebieski,
Nr. 5 6408-20 MAV czerwony czarny
Nr. 5 6408-027 DB, SHELL żółty



MÁV



DSB ÖBB

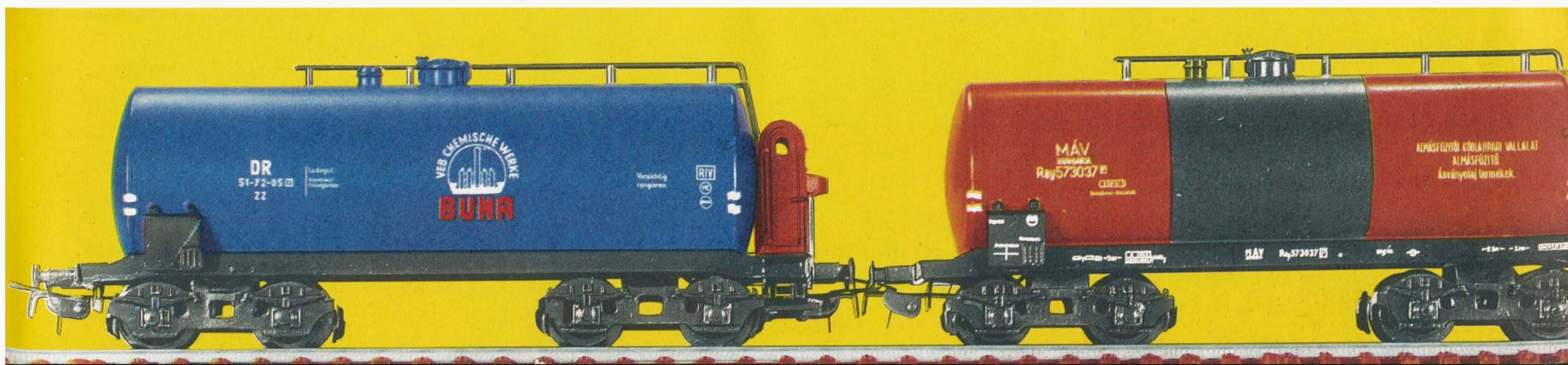
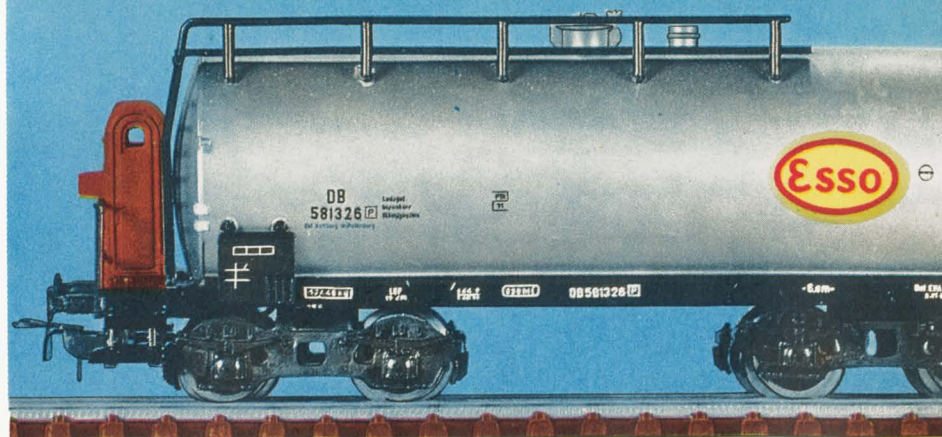


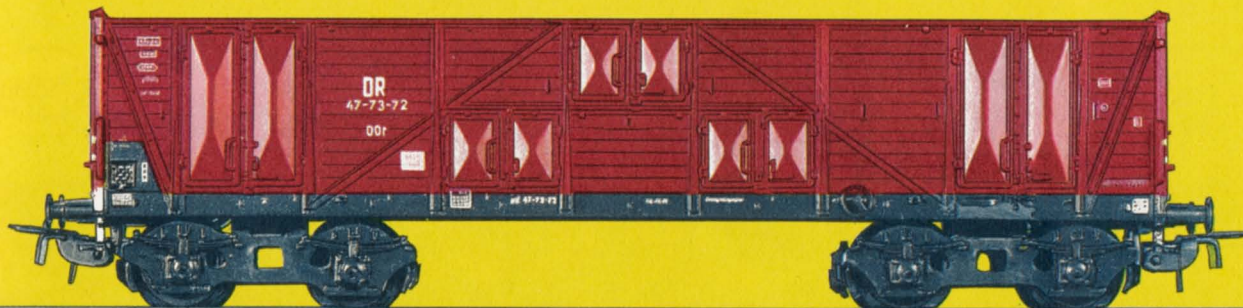
4-o osiowy typowy wagon — cysterna

W modelach tych przedstawia PIKO oryginalne kolory i oznakowanie wagonów 9 firm, lub kolei państwowych. Nisko położony punkt ciężkości czyni ich jazdę pewną oraz stabilną na zakrętach. Bogate oznakowanie, piękny i czysto wykonany nadruk firm i oznakowań kolejowych. Dł. całk. 142 mm.



Nr. 5 130-01 DR, czarny
Nr. 5 130-015 DR, BUNA, niebieski
Nr. 5 130-016 DR, MINOL, żółty
Nr. 5 130-025 DB, BP, srebrny
Nr. 5 130-027 DB, SHELL, żółty
Nr. 5 130-026 DB, ESSO, srebrny
Nr. 5 130-028 DB, ARAL, niebieski
Nr. 5 130-18 CSD, oliwkowo-zielony
Nr. 5 130-20 MAV, czarny czerwono-brunatny





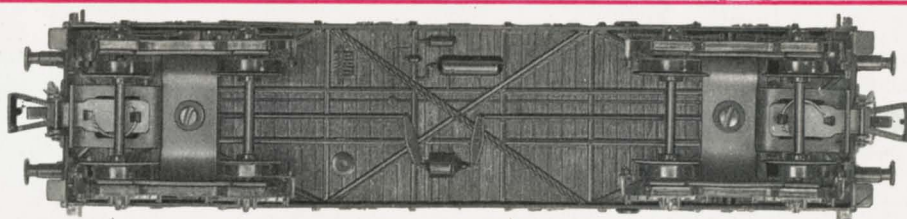
Drewniany „LOWA OOr“

Model odkrytego, czteroosiowego wagonu typu LOWA o drewnianej konstrukcji nadwozia. Dł. całk. 157 mm.

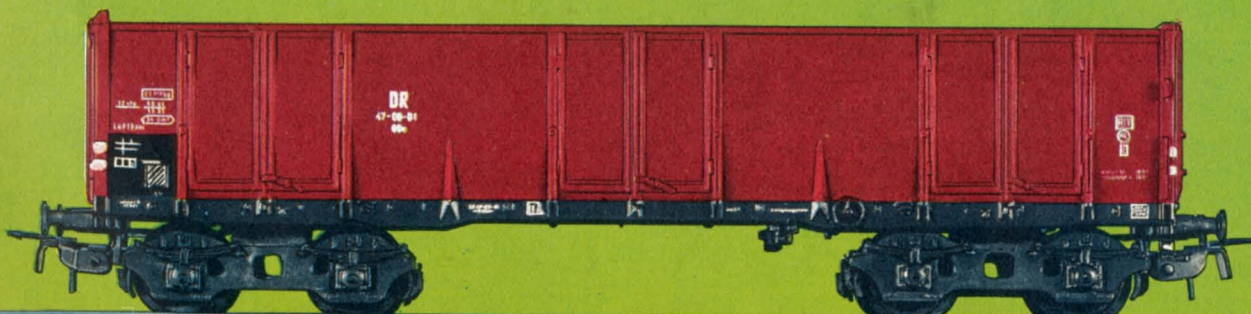
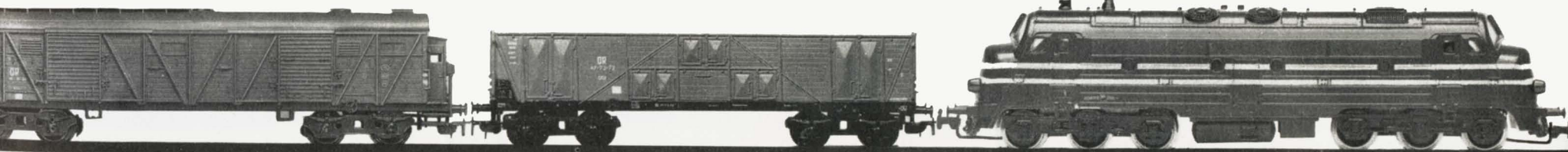
W oryginale wagon ten służy do transportu sypkich towarów, węgla, żwiru czy rudy. Wyładunek wagonu może nastąpić przez przechył przy odpięciu szczytowej ściany, bądź też przez małe i duże drzwi skrajnych bocznych ścian wagonu.

Nr. 5 152-01 DR, czerwono-brunatny.

PIKO
MODELLBAHN



H0
1:87/165mm



Stalowy „LOWA OOr“

4-osiowy odkryty wagon towarowy Niemieckich Kolei. Dł. całk. 159 mm.

Oryginalny wagon jest również – jak wyżej – typu LOWA OOr z tą różnicą, że posiada stalowe nadwozie.

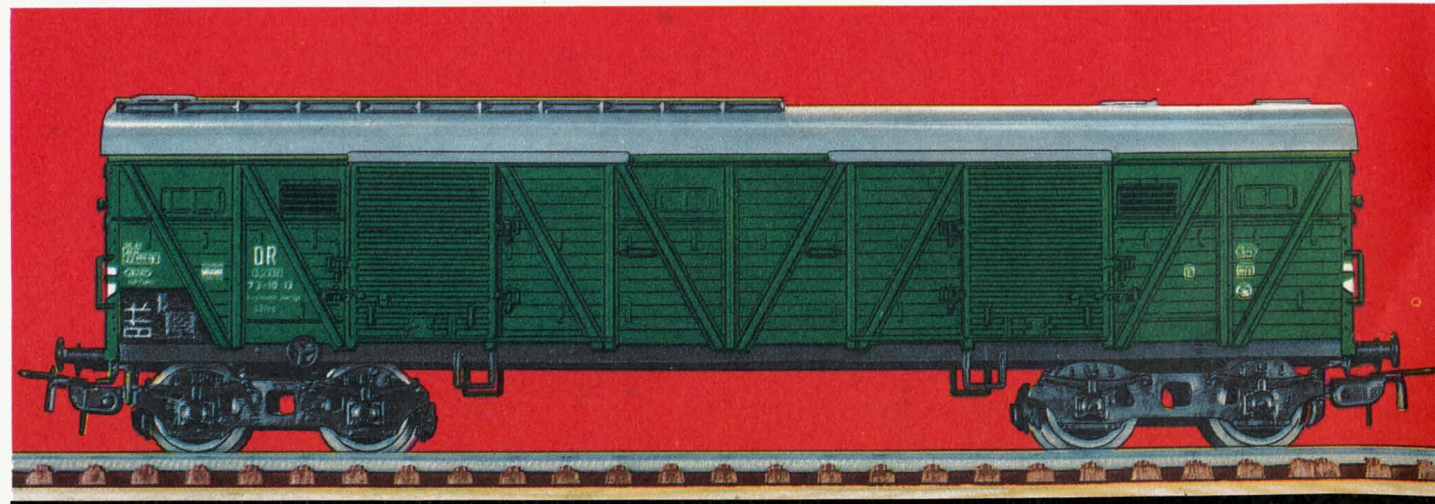
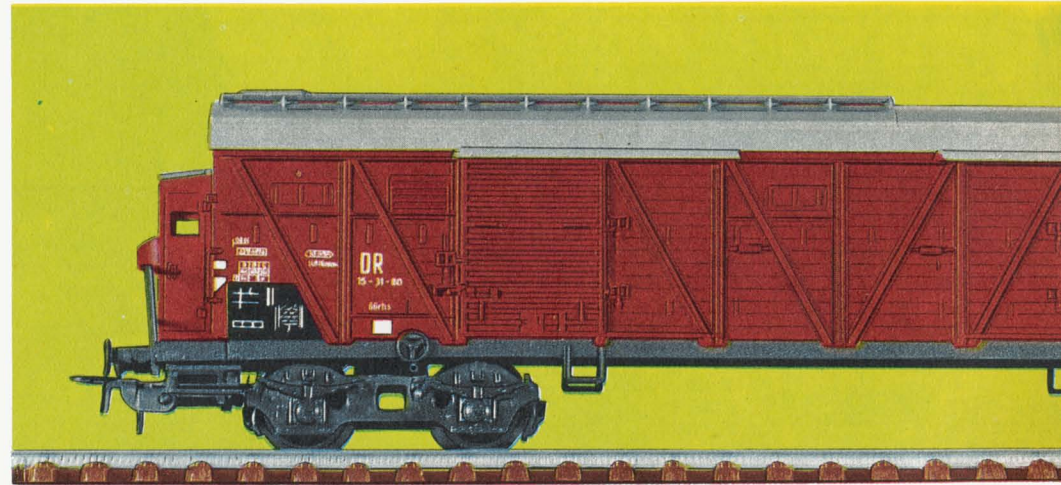
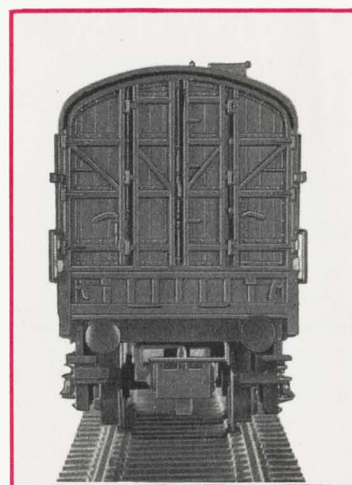
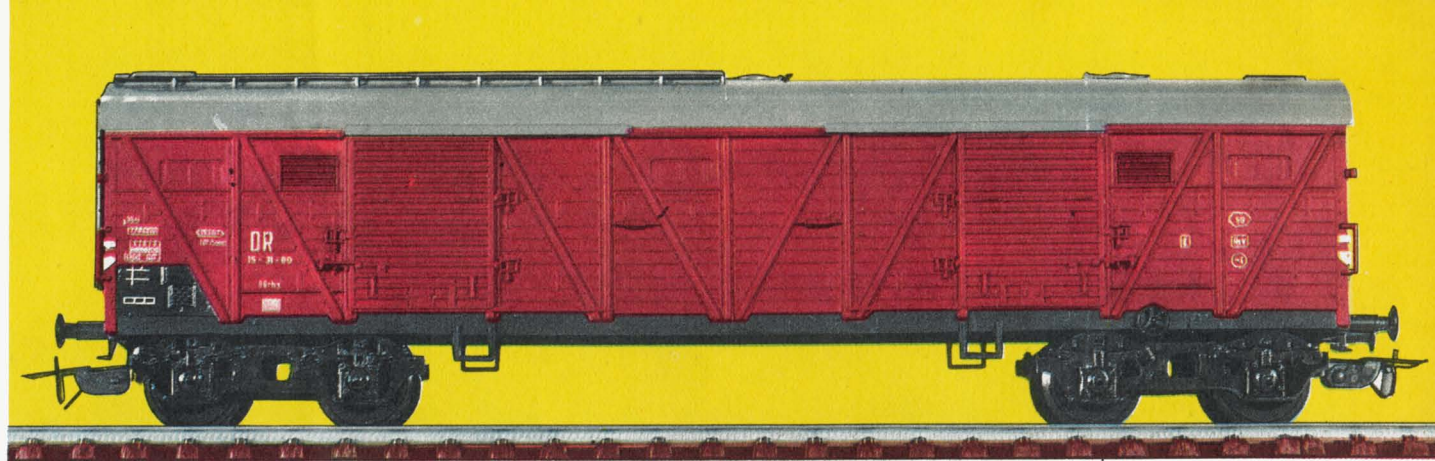
Nr. 5 131-01 DR, czerwono-brunatny

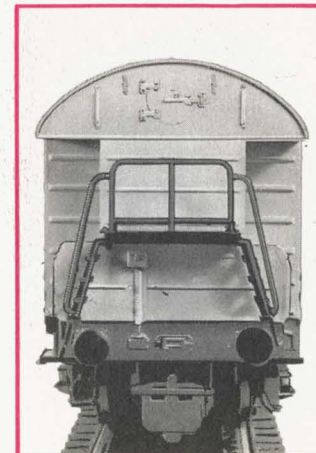
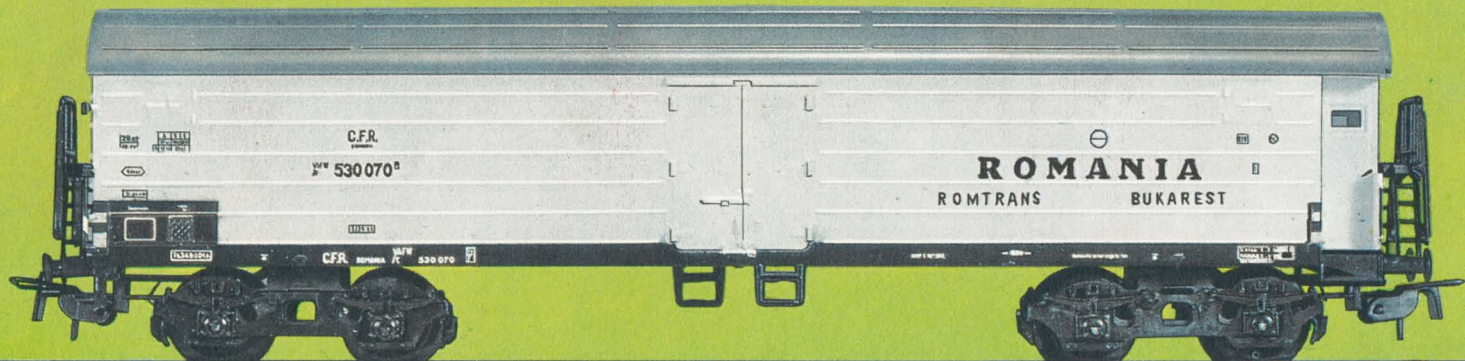


**Przestrzenny
wagon towarowy
w czterech
wersjach wykonania**

Ten wspaniale odtworzony od dachu po skrzętne wózki model 4-o osiowego krytego wagonu towarowego jest wykonywany w oryginale z otwieranymi szczytowymi ścianami, bądź też budką hamulcową oraz jako zielony wagon – garaż. Dł. całkow. 180 mm.

- Nr. 5/132-01 DR, czerwono-brunatny
Nr. 5/132-015 DR, czerwono-brunatny ze szczytowymi drzwiami.
Nr. 5/132-012 DR, zielony, do garazowania,
Nr. 5/6405-01 DR czerwono-brunatny, z budką hamulcową.





Eksport — import towarów spożywczych

Model ciężkiego wagonu — chłodni EK4 używanego na dalekich trasach do przewozu żywności. Boczne i szczytowe ściany obłożone są sztucznym lodem wkładanym poprzez specjalne otwory. Dł. całk. 185 mm.

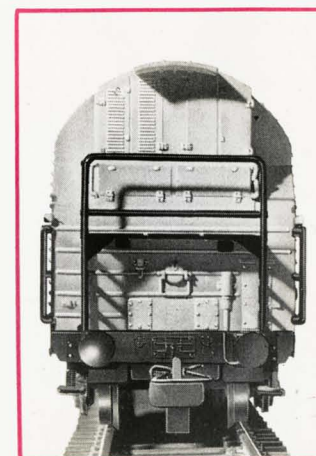
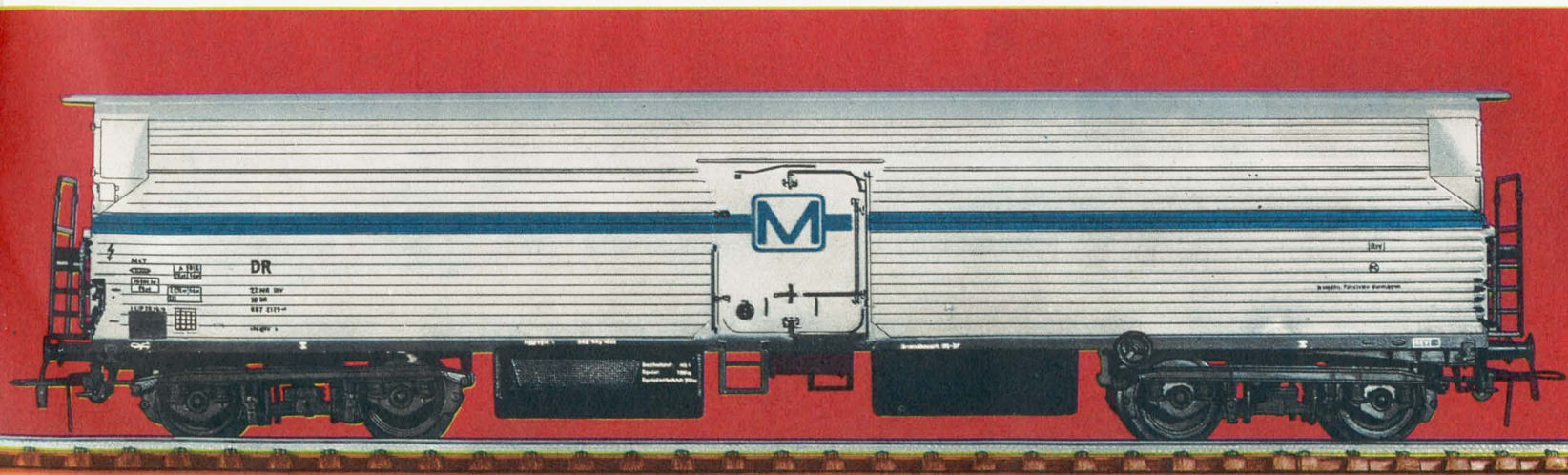
Nr. 5/125—01 DR, biały
Nr. 5/125—16 CFR ROMANIA, biały
Nr. 5/125—18 CSD jasnoszary



Ładunek:
mięso, tłuszcz,
owoce, warzywa

Wiernie odtworzony model wagonu — chłodni z całkowicie zautomatyzowanym urządzeniem izotermicznym typu „RJV” MK4. Oryginalny wagon posiada metalowe nadwozie oraz nowoczesne agregaty chłodnicze. Przewozi na długich trasach świeże, lub mrożone artykuły spożywcze jako jednostka w składzie innych wagonów towarowych bądź też w pociągach złożonych wyłącznie z chłodni. Dł. całk. 207 mm.

Nr. 426 101 DR, biały



TOR ZNORMALIZOWANY



Podkłady
z ciemnoszarej prasowanej
tektury, wkłęsłoprofilowane
szyny z cienkiej, niklowanej blachy.



Nr. 5/13a odc. 1/1 – prosty



Nr. 5/13b odc. 2/3 – prosty, dł. 118 mm.



Nr. 5/13e odc. 1/3 – prosty



Nr. 5/13g wstawka prosta, dł. 67 mm.
Nr. 5/13k wstawka prosta, dł. 107 mm.



Nr. 5/13d odc. łuku 1/1 o promieniu 440 mm,
dł. 174 mm.
Nr. 5/14a odc. łuku 1/1 promień 380 mm, dł. 380 mm.



Nr. 5/13c odc. łuku 2/3 promień 440 mm, dł. 116 mm.
Nr. 5/14b odc. łuku 2/3, promień 380 mm, dł. 100 mm.



Nr. 5/13f odc. łuku 1/3, promień 440 mm, dł. 58 mm.
Nr. 5/14c odc. łuku 1/3, promień 380 mm, dł. 50 mm.



Nr. 5/41 tor prosty 1/3, separujący, dł. 59 mm.



Nr. 5/42 tor prosty 1/3 przerywający obwód,
dł. 59 mm.



Nr. 5/43 tor prosty 1/3 podłączający, dł. 59 mm.



Nr. 5/44a odc. prosty 1/1, dł. 177 mm z 2 zaciskami
włączeń



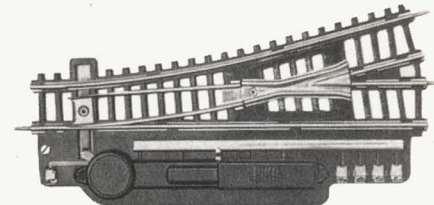
Nr. 5/44b odc. prosty 1/3, dł. 59 mm
z 2 zaciskami włączeń



Nr. 399 14 skrzyżowanie 15°



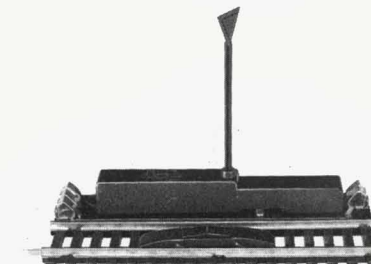
Nr. 5/45 koziół oporowy z podkładów wraz z
odc. toru, dł. 107 mm.



Nr. 399/24ab; para elektromagnetycznych zwrotnic
zwr. lewa i prawa z wyłącznikiem krańcowym
i zwrotną sygnalizacją styków, Nr. 399/25ab para
zwrotnic ręcznych /zwr. lewa i prawa/



Nr. 5/50 automatyczny semafor blokady do samo-
czynnej regulacji ruchu pociągów. Razem z nim
dostarcza się odcinki toru: separujący /Nr. 5/41/
i zasilający /Nr. 5/43/.



Nr. 5/8627 Elektromagnetyczny rozpręgacz wagonów do roz-
dzielania wagonów z dotychczasowymi sprzęgami PIKO oraz
do wstępnego rozłączania nowych, uniwersalnych sprzęgów
PIKO, t, zw. sprzęgów „i”. Dwucewkowy napęd, wyłącznik
krańcowy, zwrotna sygnalizacja pozycji; dł. 118 mm.

ZASILACZE SIECIOWE

F₂

Transformator T2; Nr. 545/210/1 /na 220 Volt/ oraz Nr. 545/210/2 /na 127 Volt/; Napięcie wyprostowane 2–12 voltowe; 0,6 Amp. regulowane wielostopniowo. Stosuje się go do kolejek o wszystkich rozstawach torów i do pomocniczych urządzeń. Przyrząd ten posiada termoelektryczny bezpiecznik na przeciążenia i zwarcia oraz czyni zadość wszystkim przepisom bezpieczeństwa.

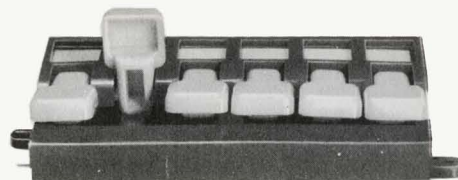
FZ₁

Transformator FZ 1 dla zasilania pojazdów i urządzeń pomocniczych; Nr. 5/005 /na 220 Volt/ i Nr. 5/005/1 /na 127 Volt/; nowoczesny aparat do zasilania z sieci modeli kolejowych i elektromagnetycznych urządzeń modelarskich. Napięcie stałe przy podłączeniu kolejki 2–12 Volt; regulowanie napięcia bez stopniowych oporów pokrętką; napięcie przemienne przy podłączeniu urządzeń pomocniczych 16 V; natężenie 1,2 Amp. zarówno dla kolejek jak i urządzeń towarzyszących. Przyrząd ten posiada termoelektryczne bezpieczniki z lampkami sygnalizacyjnymi. Odpowiada obowiązującym przepisom bezpieczeństwa.

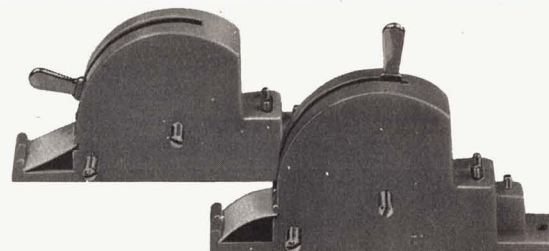
Z₁

Transformator Z1; Nr. 5/1756 /220 Volt/ i Nr. 5/1756/1 /127 Volt/; Transformator do uruchamiania elektromechanicznych urządzeń pomocniczych w modelarstwie kolejowym; 16 V prądu zmiennego, 1,2 Amp.; termoelektryczne bezpieczniki krótkiego zwarcia i przetężenia. Przyrząd odpowiada odpowiednim przepisom bezpieczeństwa.

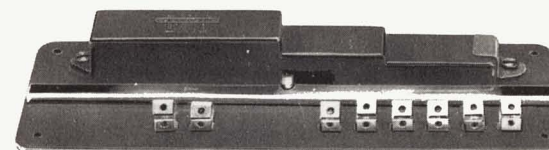
URZADZENIA POMOCNICZE



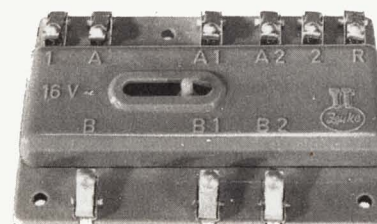
Nr. 545/146; pulpit sterowniczy na połączenia stałe i impulsowe z 6-ma klawiszami i okienkami do oznaczania obwodów. Stały dopływ prądu przy podniesieniu klawisza; przy naciśnięciu klawisza — połączenie impulsowe.



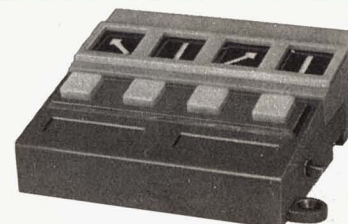
Nr. 414/2450 Połącznik nastawni /niebieski. Połączenie wzbudza impuls elektryczny. Nadaje się szczególnie przy napędzie elektromagnetycznym bez urządzenia zwrotnych potwierdzeń pozycji, Nr. 414/2451; Połącznik nastawni /czerwony/ przy połączeniu na prąd ciągły.



Nr. 551 Przekładnik połączeń o dwuciekowym napędzie, krańcowym wyłączaniu i zwrotnym potwierdzeniu pozycji.

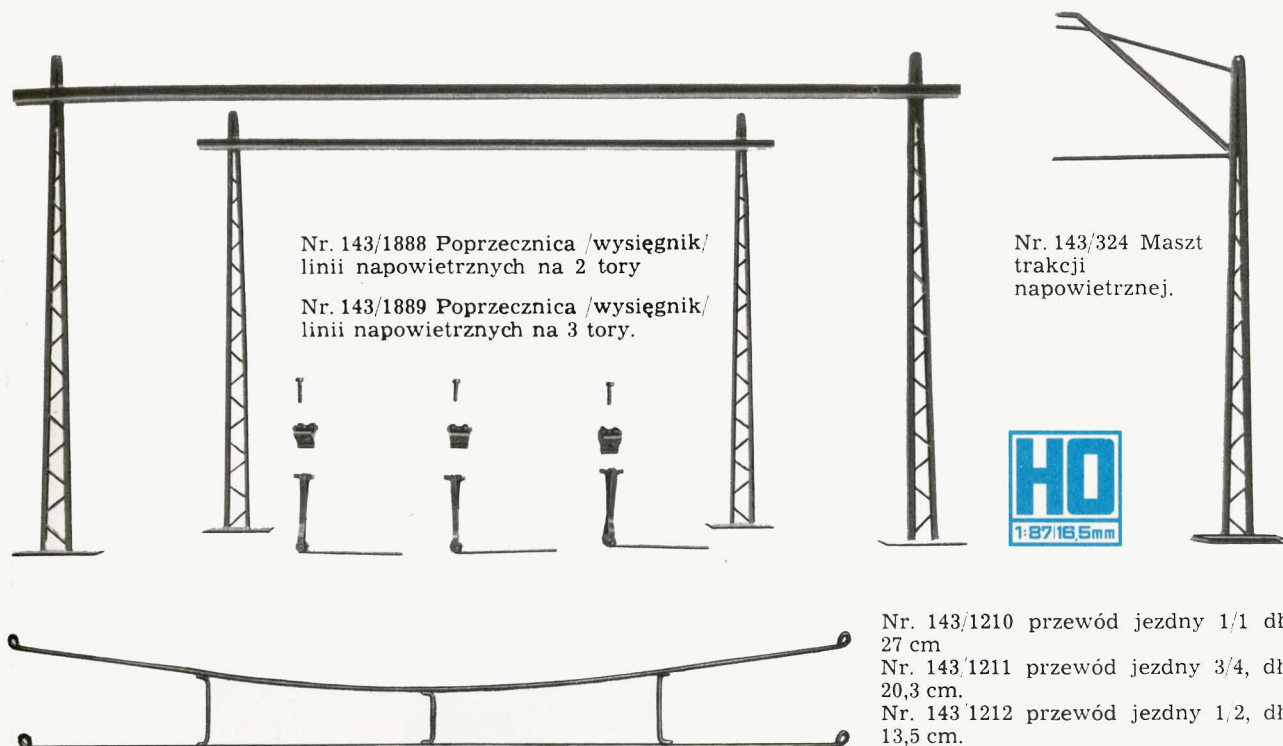


Nr. 545 119 Przekładnik połączeń na napęd dwuciekowy, z końcowym odłączeniem; służy do wyłączania, włączania bądź przełączania niezależnych obwodów prądu.



Nr. 399/51 Tablica P23; służy do zwrotnych potwierdzeń pozycji jako tablica włazów impulsów elektrycznych na zwrotnice bądź też jako tablica ze świetlnym wskaźnikiem, sygnalizująca uruchomienie oświetlenia, strzeżonych przejazdów i sygnałów. Posiada oświetlone okienka z umownymi znakami.

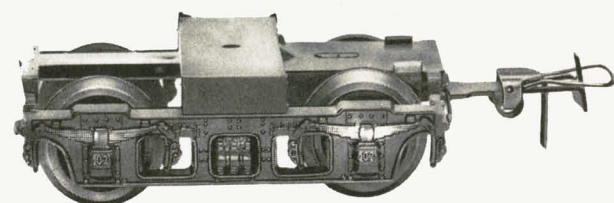
PRZEWODY TRAKCJI NAPOWIETRZNEJ



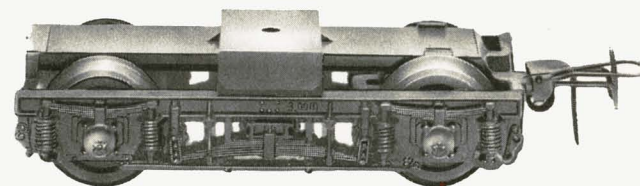
OSWIETLENIE WNETRZ



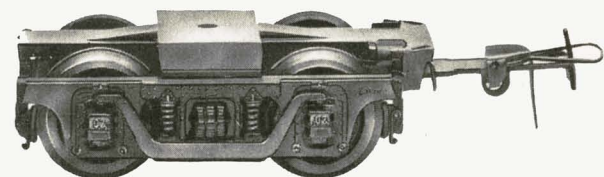
WOZKI SKRETNE



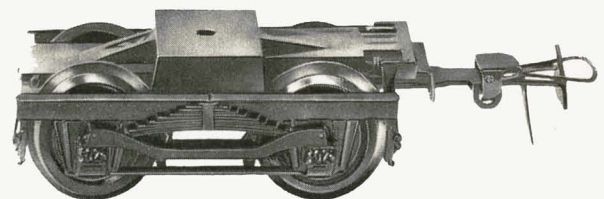
Nr. 426 1 systemu pruskiego



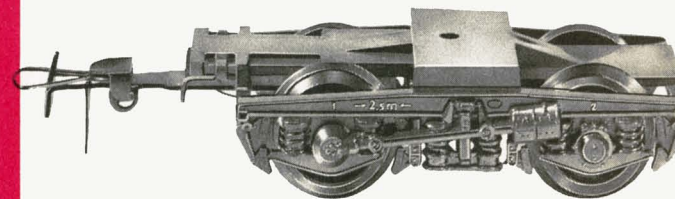
Nr. 426 2 systemu „Görlitz” stary



Nr. 426 3 systemu „Schwanenhals” t. zw. amerykański/



Nr. 426/6 wózek skrętny modelu „Langenschwalbacher”



Nr. 426/4 system „Görlitz” — nowy — z prądnica.
Nr. 426/5 system „Görlitz” — nowy — bez prądnicy.



SPRZĘGI „i“ PIKO

Wzrasta ustawicznie liczba modelarzy i zwolenników modelarstwa kolejowego, przy coraz bogatszym jednocześnie asortymencie oferowanych artykułów modelarskich. Funkcjonowanie, wierność odtworzenia i zgodne z oryginałem szczegóły techniczne modeli osiągają coraz wyższą dojrzałość techniczną. Jedynym problem sprzągów nie zadawała nas całkowicie. Ich kształt i działanie były tak zróżnicowane, jak nazwy firmowe ich wytwórców. Wymiana sprzągów lub zestawienie składu pociągu przy wagonach różnych firm były prawie, lub wogóle, niemożliwe. Ponadto im lepszy był sprząg w działaniu, tym mniej kształtny posiadał wygląd.

Inżynierowie i konstruktorzy — specjaliści z PIKO, a jednocześnie duszą i ciałem oddani sprawie modelarstwa — w oparciu o tysiące prób, dzięki niezmordowanym wysiłkom twórczym, stworzyli sprząg dla modeli kolejowych wyróżniający się w najwyższym stopniu swą uniwersalnością, niezawodnym działaniem i wyglądem zgodnym z oryginalnym sprzągiem. Jednym słowem — sprząg „i“ firmy PIKO! Wszystkie pojazdy PIKO w rozmiarze H0 będą w przyszłości zaopatrzone w te sprzągi.

SPRZĘGI „i“ F-MY PIKO FUNKCJONUJĄ NIEZAWODNIE W KAŻDEJ SYTUACJI

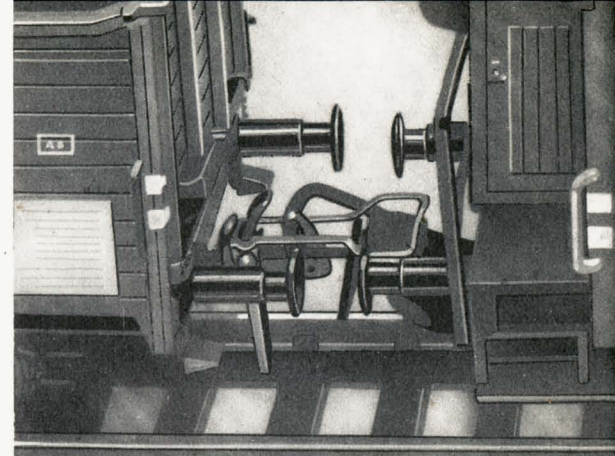
Łączą się miękko i pewnie tak przy najłżejszym trąceniu, jak i gwałtownym zderzeniu pojazdów. Związują się z innymi rodzajami sprzągów, jak np. z dotychczasowymi sprzągami takich firm, jak PIKO, Schicht, Ehleke, Liliput, Märklin, Rivarossi, Jouef, Trix, Trixinternational, czy Fleischmann /Rys. 1 i 2/. Pozostają elastyczne i mocno zaryglowane zarówno przy znacznym obciążeniu, jak i przy silnych szarpnięciach pociągu w czasie jazdy. Zachowują trwałe zaryglowanie przy działaniu dużej siły ciągu, nie tyle dzięki niezwykle mocnemu hakowi, ile poprzez działanie strzemiion i samych szczepek hakowych. /Rys. 3/.

NOWE SAMOCZYNNE UNIWERSALNE

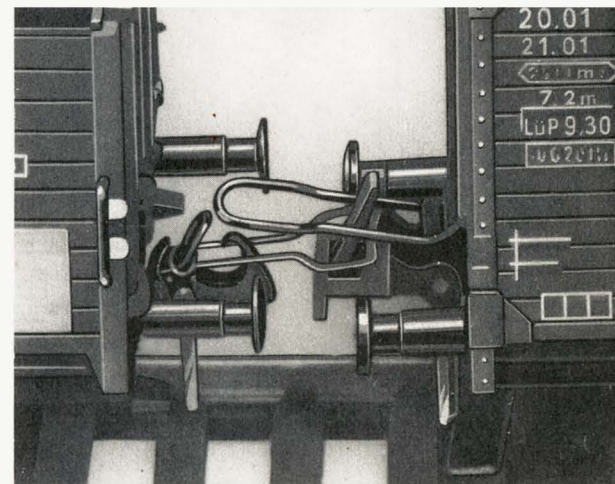
SPRZĘGI „i“ F-MY PIKO ROZŁĄCZAJĄ SIĘ W UNIWERSALNY SPOSÓB

W przejeździe wagonu nad odprężaczem elektromagnetycznym następuje t. zw. wstępne rozprężnięcie /lokomotywa i cały skład jadą dalej/. Ostateczny rozsprząg pociągu nastąpi z chwilą zatrzymania składu w dowolnym punkcie toru /lokomotywa po zatrzymaniu jedzie dalej, natomiast wagon, lub grupa wagonów rozłącza się automatycznie, zdalnie sterowana-jak na rys. 4 i 5/. Po przejeździe przez tor odprężacza, rozprężone wstępnie wagony mogą być, jeden po drugim, sterowane na każde dowolne stanowisko np. na górkę rozrządową, przed zwrotnicę itp. Kształt i długość wystających elementów sprzągu, szybkość pociągu, czy obciążenie nie mają żadnego wpływu na sprawny przebieg rozprężu. Nie trzeba dodawać, że sprzągi „i“ łączą się samoczynnie przy ponownym ich zetknięciu, po dokonaniu uprzednio rozprężu. /Rys. 4 i 5/. Zrozumiałym jest również, że mechanizm sprzągu „i“ pozwala nam rozłączać wagony szybko i w dziecinnie łatwy sposób za pomocą ręki.

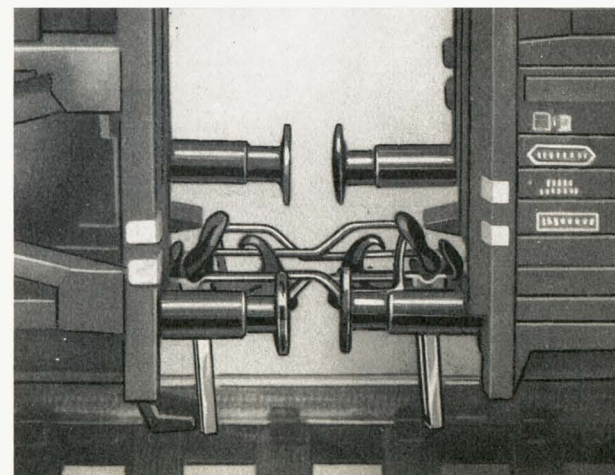
Rys. 1

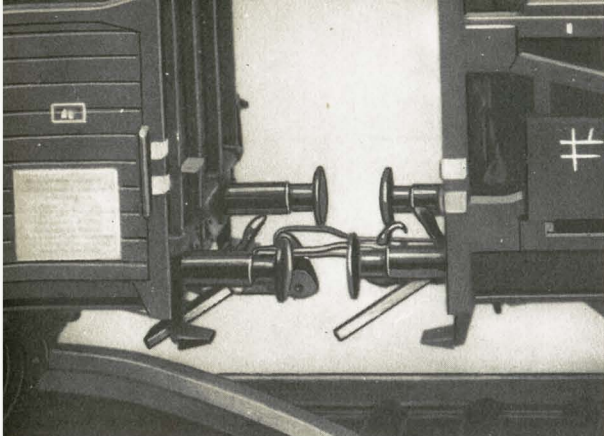


Rys. 2

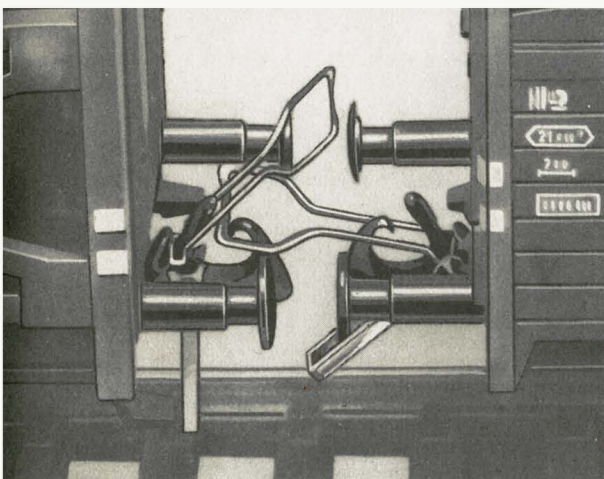


Rys. 3

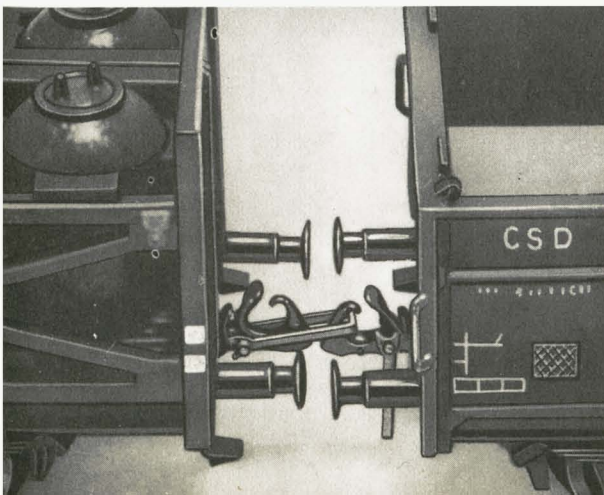




Rys. 4



Rys. 5



Rys. 6

SPRZĘGI F-MY PIKO TO SPRZĘT MODELARSKI ODPOWIADAJACY NAJWYŻSZYM WYMOGOM

Odtworzenie b. zbliżone do oryginalnych sprzęgów używanych przez większość europejskich kolei. Zamocowane na właściwej wysokości, tj. między buforami, bez naruszenia jednak ich obudowy. Redukują do minimum odstęp między buforami kolejki, tak że bufony prawie przylegają do siebie, co jednak nie przeszkadza jeździe pociągu po łukach toru. Przy pomocy paru ruchów ręki zamienić można sprzęgi „i” na model bardziej jeszcze odtwarzający wzór oryginalnego sprzęgu. /Rys. 6/. Wystarczy zdjąć górne, automatyczne jarzmo oraz zawiesić dolny kabłąk rozprzegający na haku sprzęgu sąsiedniego wagonu. /Rys. 6/. Przywrócenie poprzedniego stanu nie nastreża żadnych trudności. Również możemy przy pomocy paru ruchów wymienić całkowicie sprzęg „i” na inny. Zamocowanie sprzęgu „i” pozwala na wmontowanie innego sprzęgu o standardowym umocowaniu. Można także wyposażać wyprodukowane dotąd pojazdy w nowe sprzęgi „i”, lub zastosować te sprzęgi do „mieszanki firmowej” wielu wytwórni wagonów wchodzących w skład tego samego pociągu.

SPRZĘGI F-MY PIKO TO ZHARMONIZOWANIE KONSTRUKCJI Z TECHNOLOGIĄ

Jarzmo sprzęgu wykonane ze stali sprężynowej, a hak wylany z masy pod ciśnieniem lub z produkcji wtryskowej. Pomimo delikatnej budowy, która wskazuje na wierne do maximum utrzymanie skali oraz na wielostronność i niezawodność w użytkowaniu, jest sprzęg „i” niezwykle wytrzymałym i elastycznym urządzeniem — praktycznie nie zniszczalnym w normalnym użytkowaniu.

SPRZĘGI F-MY PIKO W OPINII MIEDZYNARODOWEJ PRASY

„Das Signal”, Lipsk

...Ogromny, jedyny chyba w tym zakresie wysiłek, nie poszedł na marne i osiągnął w sprzęgach tych granice doskonałości, czyniąc zadość wymogom techniki modelarstwa kolejowego w jednej z jego kluczowych pozycji...

„Miba”, Fürth

...szczególnie charakterystyczną i pozytywną cechą sprzęgu „i” jest t. zw. wstępne rozprzeganie w czasie jazdy...

„Popular Mechanics”, Kopenhaga

...skoro mieliśmy okazję szczegółowo przestudiować sprzęg „i”, pozostaje nam tylko życzyć, aby utrzymał on rangę i ocenę godną jedynego w swym rodzaju sprzęgu...

„Eisenbahn”, Wiedeń

...trzeba więc przyznać, że sprzęg „i” posiada dla wszystkich, a więc także dla małego ucznia, który chce dobrze bawić się swą kolejką, bardzo istotne zalety...

„Das Spielzeug”, Bamberg

...mamy tutaj — przynajmniej dotąd — prawdziwe jajko Kolumba, aby wyjść naprzeciw „sprzęgowej salacie” panującej w zakresie H0...

„Hobby Bulletin”, Bussum

...F-a PIKO dała nam samoczynne sprzęgi do modelarstwa kolejowego, które należy określić jako ideał...

„Das Spielzeugblatt”, Mailand

...napewno znajdzie się wielu zainteresowanych, którzy zechcą wyposażać swoje stare pojazdy w sprzęgi „i”...

„Moderne Eisenbahn”, Düsseldorf

...Firma PIKO przedstawiła nam obecnie nowoskonstruowany sprzęg, który spełnia prawie wszystkie życzenia modelarzy kolejowych...

„Modellbahnrevue”, Knittlingen

...bardzo interesujące rozwiązanie starego problemu...

„Svensk Leksaksrevy”, Sztokholm

...bezsprzecznie najelegantszy i najbardziej niezawodny sprzęg, który oglądaliśmy kiedykolwiek...

Także więc, kiedy chodzi o sprzęgi: PIKO zawsze na właściwym torze!

N

1:160 | 9mm

NOWOCZESNA MINI-KOLEJKA PIKO

Mało miejsca na makietę kolejki? Problemy powierzchni? Niema problemów dla F-my PIKO i jej konstruktorów! Skonstruowali oni nowoczesną mini — kolejkę PIKO o rozmiarze „N“ w skali 1:160 i rozstawie szyn 9 mm. Mały, podstawowy komplet zajmuje powierzchnię $42 \times 62,5$ cm. I co najważniejsze: dewizą F-my PIKO było nie tylko zbudowanie najmniejszej kolejki, ale stworzenie możliwości montażu pełnowartościowej makiety ruchu kolejowego, odtworzonego w formacie „mini“ z precyzją i wiernego oryginalnym wzorom. I ten problem został rozwiązany. Modele PIKO rozmiaru „N“ odznaczają się dokładnym skopiowaniem wszystkich szczegółów oryginalnych wzorów oraz techniczną doskonałością. Lokomotywy wykazują dużą moc uciągu, ruszając w drogę z długimi składami pociągów. Problemy budowy? Mało miejsca? — A więc rozmiar „N“! Z PIKO jesteśmy zawsze na właściwym torze!



PIKO
MODELLBAHN

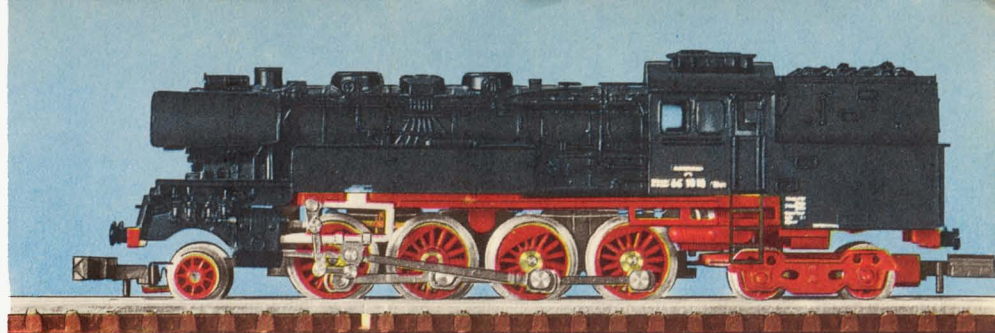


BR 65

Uniwersalna lokomotywa dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

Nr. 5/4103 — na napięciu stałe 12 Volt.
Napęd poprzez przekładnię: ślimakową i zębatą czołową.
Pewny, spokojny bieg przy dużej mocy ciągu. Wybornie opracowane szczegóły budowy. Kadłub z plastiku; dł. całk. 110 mm.

Jako wzór dla tej lokomotywy posłużyła pierwsza powojenna seria budowy, która w 1954 r. znalazła w NRD zastosowanie w średnim ruchu pasażerskim i towarowym jako 1D2 h2. Szybkość modelu przy 12-Voltowym napięciu odpowiada maksymalnej prędkości oryginału tej lokomotywy.

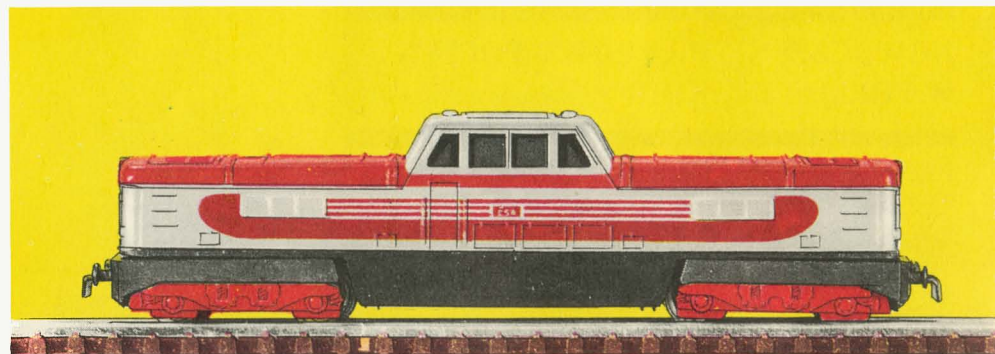


T 34

ČSD

Silna, uniwersalna maszyna ČSD

Nr. 5/4106. Model spalinowej lokomotywy T34 Czechosłowackich Kolei Państwowych /ČSD/. Układ osi BoBo; silnik o dużej mocy i zdalne przełączanie kierunków jazdy. Pobór prądu przez wszystkie koła powoduje jazdę bez zakłóceń. Dł. całk. 110 mm.



V 180

W ruchu osobowym i towarowym

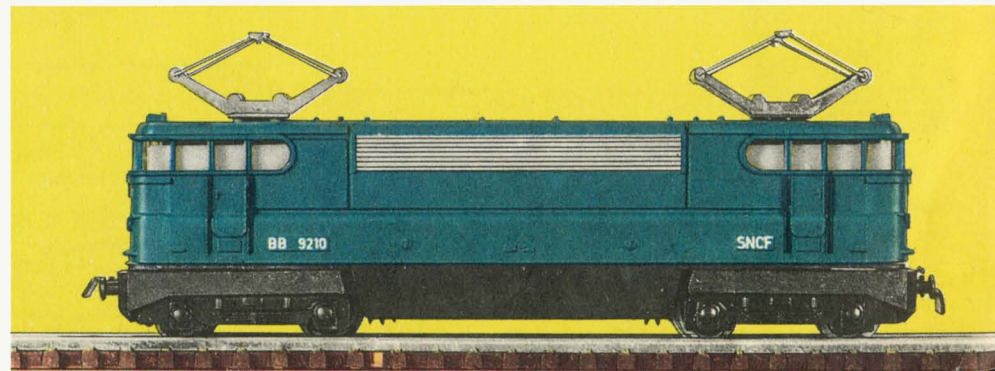
Nr. 5/4100 model spalinowej lokomotywy V180 Niemieckich Kolei Państwowych; układ osi BoBo; napęd poprzez wypróbowany silnik elektryczny. Zdalne przełączanie kierunków jazdy /w przód i w tył/ przy pomocy niezawodnie funkcjonujących zmian biegunowości. Pobór prądu na wszystkie koła. Odtworzenie szczegółów konstrukcji zgodne z oryginałem. Dł. całk. 110 mm.



BB 9210

W służbie Francuskich Kolei Państwowych

Nr. 5/4102 Model elektrowozu BB 9200 SNCF; układ osi BoBo; Napęd na oba skrajne wózki, odbiór prądu przez wszystkie koła, wysoka moc uciagu i długotrwałe użytkowanie wszelkich pojazdów w rozmiarach „N” dzięki silnej ślimakowej przekładni. Oszklone stanowisko maszynisty. Dł. całk. 110 mm.

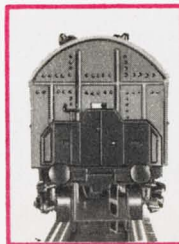
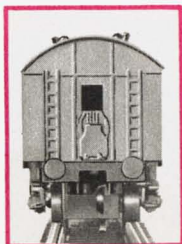




NOWOCZESNY PIĘTROWY POCIĄG W FORMACIE „MIKRO“

Polecany na poprzednich stronach katalogu pociąg piętrowy H0 jest dostarczany także w mini rozmiarze „N“. Naturalnie, że posiada on podobnie wspaniałe odtworzenie wszystkich detali konstrukcji oraz oznakowania. Metalowe zestawy kół osadzone są stykowo w gniazdach. Lekko i pewnie poruszający się 2-członowy zestaw może być w każdej chwili poszerzony o część środkową, tworząc skład czwórczłonowy. Zaczepowe połączenie sprzęga ze sobą mocno poszczególne wagony. Długość 4-członowej jednostki 450 mm.

Nr. 5/4136-01 DR, zielony, 4-o członowy
Nr. 5/4137-01 DR, zielony, 2-członowy
Nr. 5/4138-01 DR, zielony, człon środkowy składu.



Wagon osobowy B i 29

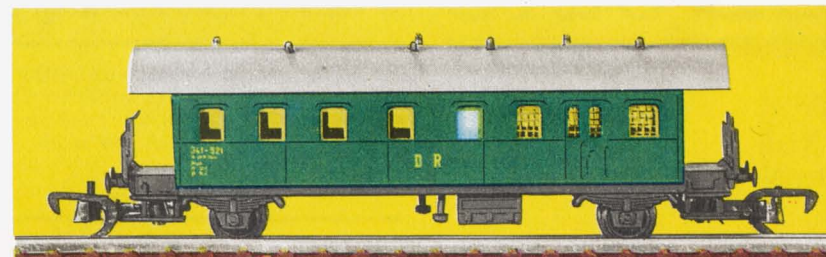
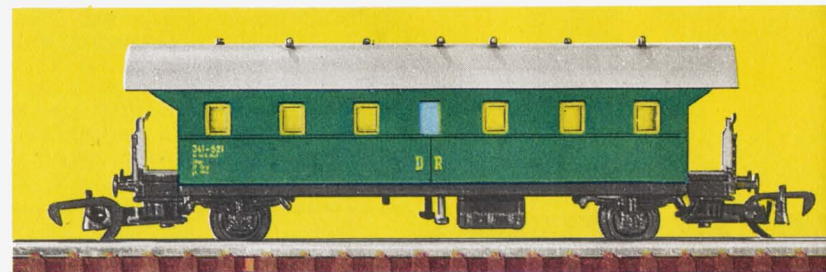
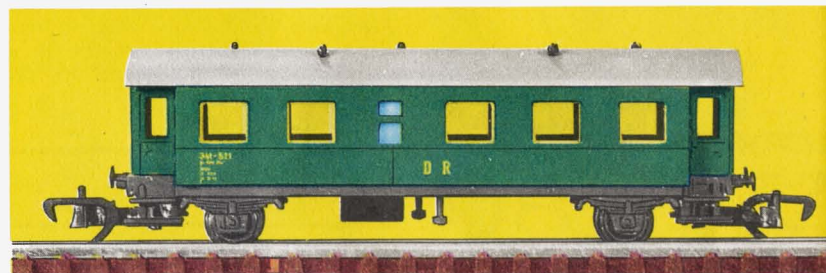
2-osiowy, osobowy wagon odtworzony wg oryginału z uformowanymi precyzyjnie wietrznikami. Wyposażony w oprawy okienne i ramy podwozia. Dł. całk. 86 mm. Prototyp tego modelu wszedł do ruchu osobowego w 1930 r. jako typowy wagon osobowy Niemieckich Kolei /DR/ z przedziałami II kl. Nr. 4/4402 DR, zielony.

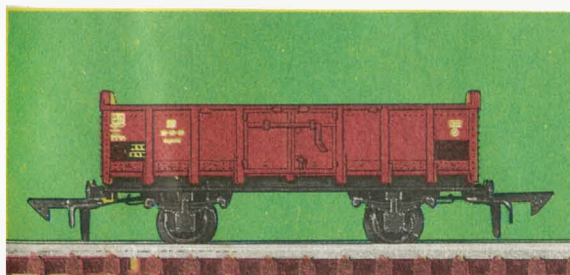
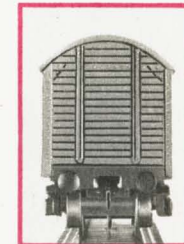
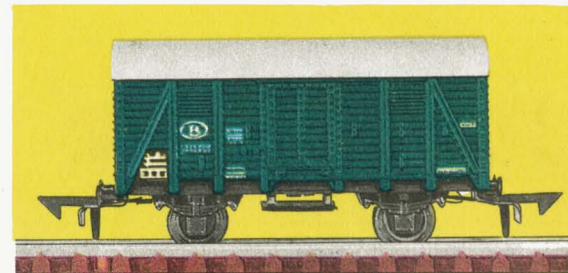
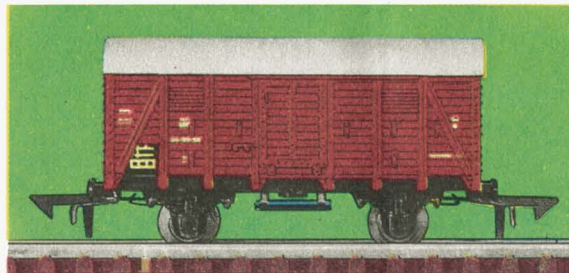
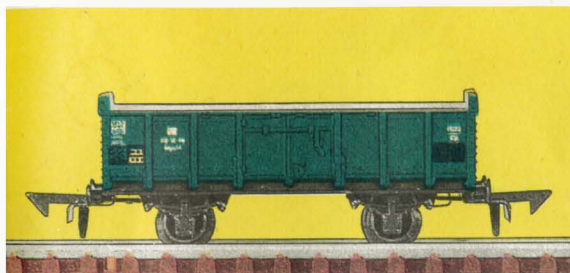
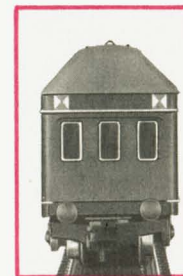
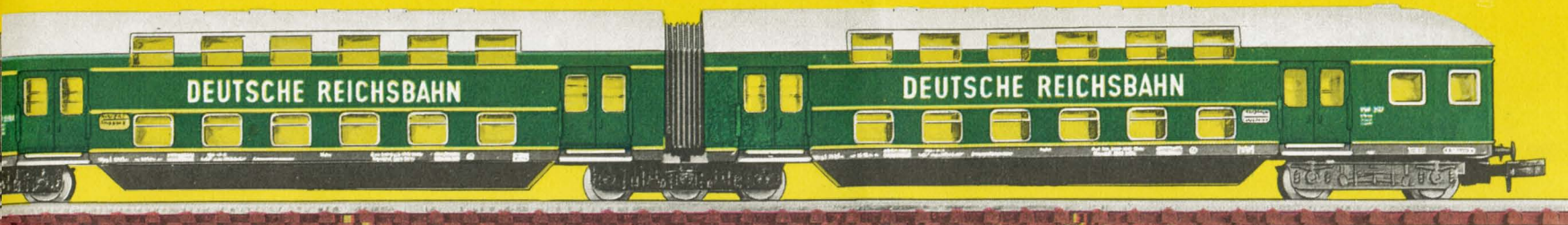
Osobowy wagon Ci 29

Również i ten model, posiadający piękny wystrój odkrytych pomostów i odpowiednią do skali długość, jest wyposażony w lekko poruszające się zestawy kołowe. Dł. całk. 86 mm. Prototyp przekazano do ruchu w 1928 r.
Nr. 5/4401 DR, zielony.

Wagon osobowo-bagażowy

Zarówno sam model, jak i jego oznakowanie są odtworzone odpowiednio do oryginału, z nasadzonymi ramami okien i zakratowanym przedziałem bagażowym. Dł. całk. 86 mm. Wzór tego modelu jest w oryginale wagonem osobowo-pocztowo-bagażowym DR na liniach dojazdowych drugiej klasy.





Kryty wagon towarowy

Model 2-osiowego wagonu z półokrągłym dachem. Dostarczany w różnych kolorach i oznakowaniach. Niezawodne w działaniu sprzęgi. Dł. całk. 55 mm.

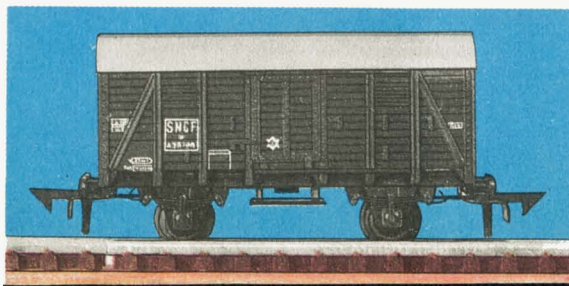
- Nr. 5/4126-01 DR czerwono-brunatny
- Nr. 5/4126-015 DR wagon-chłodnia, biały
- Nr. 5/4126-15 PKP, czarny
- Nr. 5/4126-04 D, zielony
- Nr. 5/4126-07 SNCF, szary/czarny

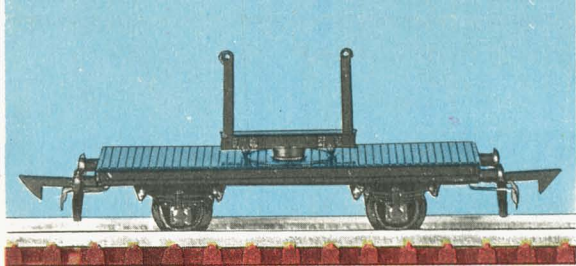


Węglarka

Model wyposażony we wszystkie szczegóły oryginału 2-osiowego wagonu towarowego włoskiej konstrukcji. Wszystkie modele PIKO rozmiaru „N” wyróżniają się osadzonymi stykowo gniazdami zestawami kół oraz łatwością w pokonywaniu zakrętów toru. Dł. całk. 55 mm.

- Nr. 5/4125-01 DR czerwono-brunatny
- Nr. 5/4125-015 DR, czarny





Wagon z ławą skrotną

Również i kolejki PIKO w rozmiarze N — nie rezygnują z pojazdów specjalnych. Następne modele i poszerzenie asortymentu wagonów znajdują się w opracowaniu u PIKO. Dł. całk. 55 mm.
Nr. 5/4134—01 DR, czarny

Wagon cysterna

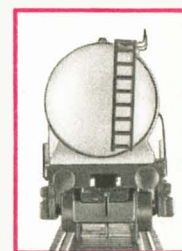
Modele cystern w rozmiarze „N” są wykonane w/g wzorów wagonów różnych towarzystw naftowych. I tu również odpowiadają one całkowicie oryginałom dzięki zewnętrznemu wystrojowi i odczernianiu.

- | | |
|----------------|---------------------|
| Nr. 5/4127—015 | DR, BUNA, niebieski |
| Nr. 5/4127—016 | DR MINOL, żółty |
| Nr. 5/4127—017 | DR, BUNA, srebrny |
| Nr. 5/4127—018 | DR, LEUNA |
| Nr. 5/4127—019 | DR, BENZIN, srebrny |
| Nr. 5/4127—025 | DB, BP, srebrny |
| Nr. 5/4127—026 | DB, ESSO, srebrny |
| Nr. 5/4127—027 | DB, SHELL, żółty |
| Nr. 5/4127—028 | DB, ARAL, niebieski |



Wagon z niskimi ścianami

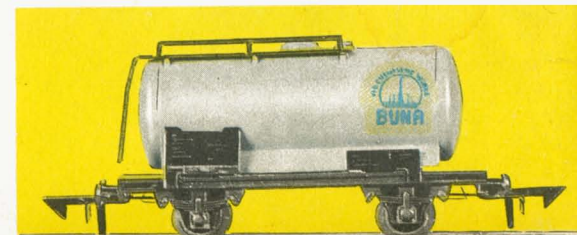
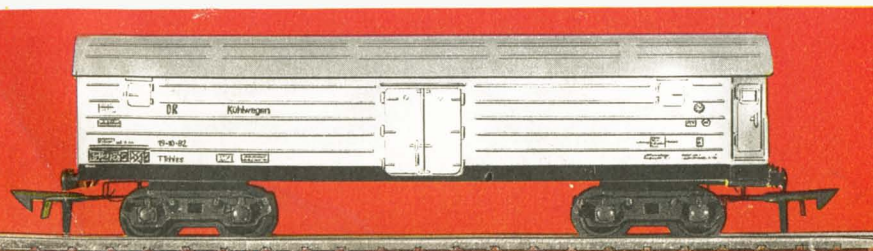
Lakierowanie i oznakowanie tego modelu 4-osiowego wagonu jest wykonane — jak u wszystkich wagonów PIKO — zgodnie z oryginałem. Dł. całk. 96 mm.
Nr. 5/4128—01 DR, czerwono-brunatny



Wagony — chłodnie

Model 4-osiowego wagonu-chłodni /na lód/ Niemieckich Kolei jest wspaniale wygrażerowany i posiada niezwykle czyste kontury oznakowania. Zestawy kół poruszają się sprawnie i stabilnie. Dł. całk. 96 mm.

Nr. 5/4129—01 DR, biały





ELEMENTY DO BUDOWY TOROWISK



Nr. 5/4150 odc. prosty 2/1, dł. 220 mm.



Nr. 5/4151 odc. prosty 1/1, dł. 110 mm.



Nr. 5/4152 odc. prosty 1/2, dł. 55 mm.



Nr. 5/4159 odc. wyrównujący, dł. 30 mm.



Nr. 5/4160 odc. wyrównujący, dł. 106 mm.



Nr. 5/4153 łuk 1/1, o prom. 193 mm, 45°



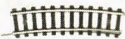
Nr. 5/4154 łuk 1/3 o prom. 193 mm, 15°



Nr. 5/4155 łuk 1/6 o prom. 193 mm, 7,5°



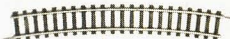
Nr. 5/4156 łuk 1/1 o prom. 223 mm, 45°



Nr. 5/4157 łuk 1/3 o prom. 223 mm, 15°



Nr. 5/4158 łuk 1/6 o prom. 223 mm, 7,5°

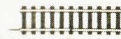


Nr. 5/4163 łuk wyrównujący o prom. 425 mm, 15°

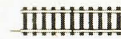


Nr. 5/4164 odc. prosty, zasilający, dł. 220 mm.

Nr. 5/4172 odc. prosty, zasilający, dł. 55 mm.



Nr. 5/4170 odc. przerywający obwód, dł. 55 mm.



Nr. 5/4162 odc. separujący, dł. 55 mm.



Nr. 5/4161 odc. włączający, dł. 55 mm.



Nr. 5/4166 prawa zwrotnica 110 mm, 15°
r = 425 mm.

Nr. 5/4165 lewa zwrotnica, dł. 110 mm, 15°
r = 425 mm.

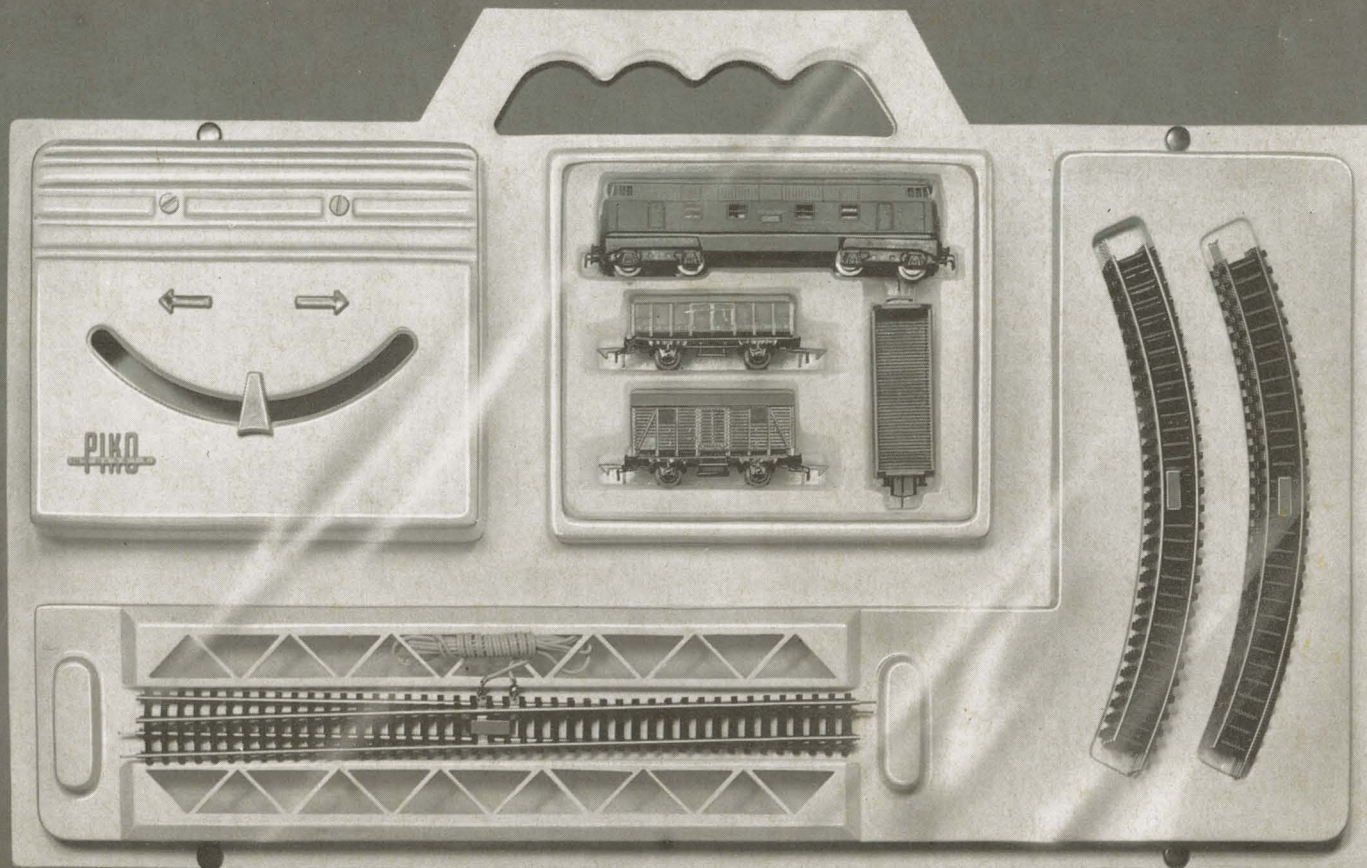


Nr. 5/ koziół oporowy z oświetlanym sygnałem
Nr. 5/ koziół oporowy bez oświetlonego sygnału

ZESTAW PODARKOWY



Nr. 5/0602, nowoczesny, wydany w przyjemnym formacie szczelnego opakowania z folii zestaw podarkowy; wydrukowany na odwrocie schemat montażu z wycinanym mostkiem i regulatorem jazdy na baterię. Zawartość: 1 lokomotywa, 3 wagony, owal szyn z odcinkiem zasilania.



PRIMO



Niniejszy katalog przekazują:

Fotos: Kolbe
Grafik/Regie/Text: Vasica/Schorsch
Reproduktionen/Druck: (140) ND Berlin
Ag-Nr. 47/003/68