

## **Pressemitteilung zum Roll Out G-Taurus**

Nürnberg, den 25. September 2006

Am 25. September fand mit zahlreichen Gästen auf dem Gelände der Railion Servicestelle Nürnberg der Roll-Out des 1. PIKO Modells im Marktsegment der Gartenbahner, in der Spur G (1 : 22,5) statt. Besonders war dieses Ereignis deshalb, da PIKO bisher vor allem für H0-Modellbahnen im Maßstab 1:87 bekannt ist und hier auf eine lange Geschichte zurückblickt:

PIKO wurde 1949 in Chemnitz gegründet, in einem ehemaligen Siemens-Halske-Werk. Mitte der 50er Jahre zog PIKO nach Sonneberg und entwickelte sich zu dem letztendlich einzigen Hersteller von H0 Modellbahnen in der ehemaligen DDR. 1992 kauften Herr Dr. René F. Wilfer und seine Frau Ortrun PIKO von der Treuhand. Zusammen mit ca. 150 Mitarbeitern in Sonneberg und 400 Mitarbeitern bei Kooperationspartnern in Fernost entwickelte sich PIKO zu einem qualitativ hochwertigen Anbieter im H0-Modellbahnsortiment und hat zwischenzeitlich einen festen Platz am Markt erreicht.

Großen Erfolg hatte PIKO in den letzten Jahren mit dem PIKO Hobby-Sortiment, in dem preiswerte Loks, Wagen und Start-Sets angeboten werden. Etwas stolz ist man bei PIKO darauf, dass man zwar als kleinster der 5 großen Anbieter von rollendem Material zusammen mit Fleischmann mittlerweile die einzigen Firmen sind, die von Familien-Eigentümern geführt werden.

Geht man der Frage nach, warum PIKO in die Spur der Großbahner eingestiegen ist, so erkennt man, dass die Modelle für Großbahnen dem Hause PIKO nicht fremd sind: Seit dem Jahre 1986 produzieren und entwickelten Herr Dr. René F. Wilfer und seine Frau zusammen mit ihrem technischen Leiter, Herr Günther Heilmann, sehr erfolgreich Gebäudemodelle im Maßstab 1:22,5. Ab dem Jahre 1993 wurde diese Produktlinie bei PIKO neu eingeführt und in den USA dürfte PIKO sogar Marktführer sein. Aber nicht nur von den Gebäudemodellen her ist PIKO das Geschäft mit Großbahnen bekannt.

Im Jahre 1995 erhielt PIKO von LGB Nürnberg erstmals den Auftrag, Loks für LGB herzustellen. Es fing mit der preiswerten Lok „Atlas“ an, deren Produktion von Korea nach Sonneberg verlagert wurde. Dann entwickelte und produzierte PIKO für LGB den ICE (bei LGB als LCE bezeichnet). Es folgten weitere Modelle, wie der Cargo-Sprinter und eine kleine Diesellok. PIKO hat also durchaus langjährige und kompetente Erfahrung in der Herstellung von Modellbahnen in der „großen“ Spur.

Aber neben der Erfahrung gibt es noch andere Gründe, die zum Einstieg in die „große“ Spur führten: Das Hobby Gartenbahn, welches von der Firma LGB ins Leben gerufen wurde, bringt vielen Menschen weltweit Freude und Glück, und häufig der ganzen Familie. Das ist eine Motivation die PIKO angeregt hat, eine preiswerte Lok für diese Gemeinschaft von Gartenbahnern zu entwickeln.

Ein weiterer Grund sind die seit 2003 eingetretenen drastischen Veränderung auf dem Modellbahnmarkt, die auch vor dem G-Markt nicht halt gemacht hat. Die Kunden wurden durch Einführung des Euros einerseits extrem preissensibel und ausgesprochen wählerisch. Andererseits werden viele Sammlungen auf dem Markt angeboten und das Internet und eBay tragen dazu bei, dass Schnäppchenjäger und Schleuderer auf der Handelsseite die Preise in den Keller treiben. Geändert hat sich also das Niveau der Preise, welches für Endverbraucher akzeptabel erscheint. Auch hat sich über eBay und auf den Markt drückende Sammlungen die Anbieterseite geändert. Waren früher nur Hersteller, sind es heute auch Endverbraucher.

Insofern widerspricht man bei PIKO deutlich Äußerungen anderer Hersteller oder auch denen des Deutschen Verbands der Spielwarenindustrie, die von einem Schrumpfen des Marktes sprechen. Der

Markt hat sich nach Ansicht von Dr. Wilfer in seiner Größe nicht wesentlich verändert, nur findet er wo anders und mit anderen Marktteilnehmern statt.

Da PIKO eine ähnliche Entwicklung auf dem Markt der Großbahnen sieht, hat man sich in 2005 entschlossen, eines der erfolgreichsten H0 Modelle, den PIKO H0-Taurus „aufzublasen“ und ihn in der Spur G herauszubringen.

PIKO möchte dem lädierten Marktsegment der „großen“ Spur einen Impuls geben. PIKO möchte, dass die Kunden wieder ins Geschäft gehen, neugierig auf den PIKO G-Taurus werden mit Freude Geld ausgeben. Und bei einem empfohlenen Verkaufspreis von 220,- € wird PIKO dies vermutlich gelingen.

Um einen guten Preis am Markt erzielen zu können, war ursprünglich geplant, den PIKO G-Taurus bei Kooperationspartner in Fernost zu produzieren. Entwicklung und Formenbau erfolgten in Fernost. Dann stand die Produktions-Standort-Entscheidung an. Hier stellte man bei PIKO fest, dass eine Fertigung in Fernost nicht die Möglichkeit bietet, einen Ladenverkaufspreis von 220,-€ zu erreichen. Insofern hat man sich bei PIKO kurz entschlossen, dieses Produkt in Sonneberg herzustellen.

Ab dem 15. September wurde der PIKO G-Taurus europaweit an den Fachhandel ausgeliefert.

Die Geschichte des Vorbilds reicht nur bis ins Jahr 2000 zurück: Im Jahr 2000 beantragte die DB bei der ÖBB die Zulassung der gerade in der Auslieferung befindlichen Baureihe 152. Dies wurde ihr verwehrt. Kurzerhand wandelte die DB-Cargo die Bestellung der letzten 25 Loks der Baureihe 152 in die neue Baureihe 182 um.

Insgesamt erhielt die DB-Cargo 25 Lokomotiven in 2001. Die Lieferung konnte so schnell erfolgen, da bei Siemens/Krauss Maffei gerade der Bau der ÖBB Reihe 1116, dem Taurus, im vollem Gange war.

Beheimatet sind diese Loks in Nürnberg und werden von hier aus vor schweren Güterzügen hauptsächlich in Richtung Süden, Nordwesten und Österreich eingesetzt. Obwohl die Loks von der Leistung und der Geschwindigkeit her auch Personenzüge befördern könnten, werden sie bei der DB-AG nur im Güterzugdienst eingesetzt.

Bekannt sind die Loks dieser Baureihe auch durch den Vermietpool von Siemens, in dem sie als gelb-silberne Dispo-Loks große Bekanntheit erlangen.

Zum Schluss sollte noch erwähnt werden, das auch andere Bahnverwaltung und Vermieter wie die ÖBB, MAV, GySEV diese Loks einsetzen.

Der PIKO G-Taurus ist aus speziellen wetterfestem Kunststoffen gefertigt und somit bestens für einen Einsatz im Freien gerüstet. Zwei kraftvolle Motore treiben die beiden Drehgestelle an und erzeugen eine hohe Zugkraft von über 4 Kg. Vorbereitet ist die Lok für einen digitalen Umbau und für den Einbau eines Soundsystem.

Feinste Gravuren auf dem Gehäuse , den Drehgestellblenden und sogar den Rascheiben runden das Modell ab. Im Führerstand sitzt sogar ein Lokführer.

gez. Dr. René F. Wilfer  
Sonntag, 17. September 2006