



*
GANZ SCHÖN PREUSSISCH:
DIE S9 IST WIEDER DA. MIT ATLANTISCHEN DETAILS.



PREUSSISCHE SCHNELLZUGLOKOMOTIVE DER KLASSE S9

		Best.-Nr. 40270 399,00 €* Vorbestellpreis bis 28.12.2007 445,00 €* Preis ab 29.12.2007			Best.-Nr. 40271 429,00 €* Vorbestellpreis bis 28.12.2007 475,00 €* Preis ab 29.12.2007
		Best.-Nr. 40272 539,00 €* Vorbestellpreis bis 28.12.2007 579,00 €* Preis ab 29.12.2007			Best.-Nr. 40273 539,00 €* Vorbestellpreis bis 28.12.2007 579,00 €* Preis ab 29.12.2007

Originalgetreue Farbgestaltung: Aufbau, Kessel, Zylinder, Führerhaus und Wasserkasten grün; Rahmen und Räder braun; Zierlinien schwarz/rot; Dach, Umlauf, und Rauchkammer schwarz

*Unverbindliche Preisempfehlung; technische Änderungen vorbehalten.

SCHNELLZUGLOKOMOTIVE BR 14 DER DRG

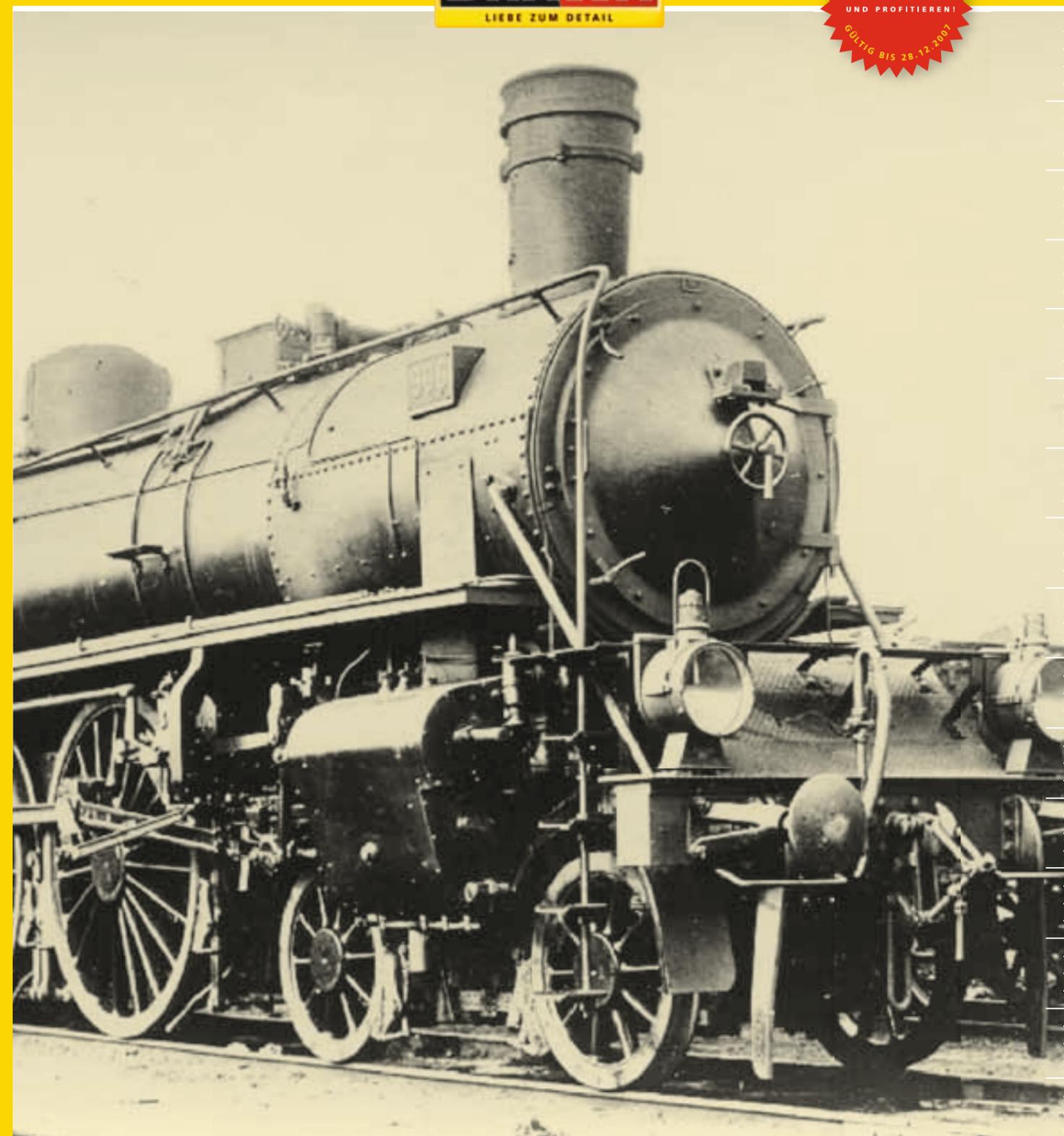
		Best.-Nr. 40274 399,00 €* Vorbestellpreis bis 28.12.2007 445,00 €* Preis ab 29.12.2007			Best.-Nr. 40275 429,00 €* Vorbestellpreis bis 28.12.2007 475,00 €* Preis ab 29.12.2007
		Best.-Nr. 40276 539,00 €* Vorbestellpreis bis 28.12.2007 579,00 €* Preis ab 29.12.2007			Best.-Nr. 40277 539,00 €* Vorbestellpreis bis 28.12.2007 579,00 €* Preis ab 29.12.2007

Originalgetreue Farbgestaltung: Aufbau, Kessel, Zylinder, Führerhaus und Wasserkasten schwarz; Rahmen, Räder und Pufferbohlen rot

*Unverbindliche Preisempfehlung; technische Änderungen vorbehalten.

Beide Modelle: Kessel, Lok-Chassis, Umlauf und Tendergehäuse aus Zinkdruckguss; freier Durchblick zwischen Rahmen und Kessel; Motor und Antrieb sitzen in der Lok; Motor 5-polig, schräggenutet mit feingewuchteter Schwungmasse; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; zwei Haftreifen; geeignet für Mindestradius 360 mm; 21-polige und 8-polige Schnittstelle im Tender; exakte und originalgetreue Lackierung; Federpuffer; Stromabnahme an 6 Achsen; originalgetreue Kesselrückwand; Lokführer und Heizer im Führerstand; Führerstandsbeleuchtung; bewegliche Türen; epochengerechte Beleuchtung, mehrteiliges Lampengehäuse; Sound- und Rauchgenerator eingebaut, bzw. für den Einbau vorbereitet

**Bestellen Sie bis zum 28.12.2007 und profitieren Sie von unserem Vorbestellpreis!
Ihr Fachhändler berät Sie gerne. Die Modelle werden im Oktober 2008 ausgeliefert.**



*

S9 UND BR 14 – ZWEI VON DER SCHNELLEN TRUPPE

Schön, schnell, ausdauernd: Brawa präsentiert zwei neue Modelle. Die S9 Länderbahn in grün und die BR 14 der DRG in schwarz können zu Recht als Schönheitsköniginnen unter den Dampfloks bezeichnet werden. So schön wie das Original sind auch die Brawa Lokomotiven. Mit liebevollen Details: exakt lackiert und epochengerecht beleuchtet. Fein verarbeitet: Kessel, Lok-Chassis, Umlauf, Tendergehäuse und Speichenräder aus Zinkdruckguss. Und ausgestattet mit beweglichen Türen.

Rund 20 Jahre beherrschten die Lokomotiven der Achsfolge 2B (also eine Lok mit vorlaufendem Drehgestell und zwei Treibachsen) den Schnellzug- und Personenzugdienst der Europäischen Eisenbahnen. Allein die preußische Staatsbahn hatte 3472 Maschinen dieser Achsfolge beschafft, die letzten davon erst im Jahr 1913.

Bereits an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert wurden die Zuggewichte immer größer und die 2B Loks gelangten häufig an ihre Leistungsgrenze. Um auf den Loks einen leistungsfähigeren Kessel unterzubringen, musste eine weitere Laufachse angefügt werden. Damit war die Achsfolge 2B1, die so genannte Atlantic geboren. Der Name dieser Lokbauart stammt vom ersten Betreiber der Lok, der Atlantic Coast Line in den USA. Unter Kennern gelten die Atlantic-Lokomotiven als die elegantesten und form schönsten Dampfloks überhaupt, zudem waren sie wesentlich leistungsfähiger als ihre Vorgänger und extrem laufruhig. Atlantic Lokomotiven erreichten Geschwindigkeiten bis 200 km/h.

Die KPEV (Königlich Preußische Eisenbahn Verwaltungen) beschafften als erste Atlantic ab 1902 die Gattung S7 in zwei Bauformen – die Hannoversche Bauform und die Graffenstadener Bauform, benannt jeweils nach den Lieferfirmen. Die Loks waren von hervorragender Laufruhe und leistungsfähiger als die 2B-Vorgänger. Für die weiter steigenden Anforderungen jedoch bald nicht mehr leistungsfähig genug. Die Hannoversche S7 wurde zu einer Art

„Super-Atlantic“ weiterentwickelt, es entstand die Gattung S9. Bei der Hanomag in Hannover konstruiert und gebaut, wurden ab 1908 99 Stück geliefert.

Mit ihren hervorragenden Laufeigenschaften und dem leistungsfähigen Kessel war die S9 wie geschaffen für Schnellzüge im flachen Norddeutschland. Ihre zugelassene Höchstgeschwindigkeit betrug 110 km/h, mit ihrem großen Tender waren Langläufe über eine Entfernung von mehr als 250 km möglich. Sie war auch optisch sehr gelungen und gilt als eine der schönsten preußischen Lokomotiven. Es verwundert allerdings, dass bei diesen Loks nicht das damals schon bewährte Heißdampfverfahren zum Einsatz kam. Man wollte dies im Jahr 1914 korrigieren und die Loks mit neuen Heißdampfkesseln ausrüsten. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs verhinderte dies und nur zwei Loks wurden umgebaut. Diese waren jedoch noch leistungsfähiger geworden. Nach dem Krieg mussten 17 Loks nach Belgien und vier an französische Bahnen abgegeben werden. Von den übrigen Loks übernahm die Deutsche Reichsbahn nur noch drei; sie wurden 1925 in die Baureihe 14.0 eingereiht, wenig später jedoch ausgemustert. Damals bestand in Deutschland kein Bedarf an Lokomotiven, die leichte Züge mit hohen Geschwindigkeiten befördern konnten. Die belgische Staatsbahn setzte ihre S9 jedoch weiterhin mit großem Erfolg ein; erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurden dort die letzten S9 ausgemustert – auch dies ein Beweis für deren Leistungsfähigkeit und gute Konstruktion.

LIEFERTERMIN: OKTOBER 2008



S₉

„Super-Atlantic“: Die S9 war eine Weiterentwicklung der S7. Für noch mehr Leistung auf Entfernungen von mehr als 250 km. Damit ging sie als echte Langläuferin in die Lokomotivgeschichte ein.

