

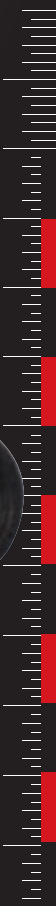


NEUHEITEN 2015

LOKS, WAGEN UND ZUBEHÖR IN SPUR 0, H0 UND N

BRAWA

LIEBE ZUM DETAIL







ACHTUNG AM BAHNSTEIG! HIER KOMMEN DIE BRAWA NEUHEITEN 2015

Willkommen zum BRAWA Neuheitenprospekt 2015! Auf 96 Seiten stellen wir Ihnen zahlreiche Neuheiten in den Spurweiten O, H0 und N vor, die mit liebevoll gestalteten Details und neuester Technik aufwarten und so für noch mehr Originaltreue auf Ihrer Modellbahnanlage sorgen. Unter den vielen Formneuheiten bringen wir z. B. die 2-achsigen Kesselwagen in Spur O, die Elloks der Baureihen E 75 und BR 186 in Spur H0 und die gedeckten Güterwagen G 10 in Spur N heraus. Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Entdecken Ihrer persönlichen Favoriten!

Günter Braun
Geschäftsführender Gesellschafter

Katrin Braun
Geschäftsführende Gesellschafterin



02 SPUR O

02 Güterwagen



08 SPUR H0

08 Elloks
20 Dampfloks
24 Dieselloks
33 Rangierloks
34 Triebwagen
38 Personenwagen
56 Güterwagen



82 SPUR N

82 Dieselloks
83 Personenwagen
87 Güterwagen

94 ZUBEHÖR

94 Decoder



EIN KLASSIKER DER TREIBSTOFFVERSORGUNG. MIT SUPER DETAILS.

KESSELWAGEN 2-ACHSIG „EVA“ DER DB

AUFBAU UND GRIFFSTANGEN AUS
HOCHWERTIGEM, SCHLAGZÄHEM KUNSTSTOFF

ORIGINAL WIEDERGEWEBENER,
DREIDIMENSIONALER RAHMENAUFBAU

EXTRA ANGESETZTE AUFSTIEGE, BREMSANLAGE,
GRIFFSTANGEN, RANGIERGRIFF UND TRITTE

ACHSBREMSEGESTÄNGE MIT
BREMSBACKEN IN RADEBENE

KUPPLUNG KOMPATIBEL
ZU LENZ®



ABBILDUNG ZEIGT H0-MODELL



Kesselwagen 2-achsig „EVA“ der DB Betriebs-Nr. 503 211 [P]

Mitte der 30er-Jahre führten die Fortschritte beim Leichtbau in schneller Abfolge zu neuen Generationen im Waggonbau. Die Einführung geschweißter Kessel ließ Gewichtseinsparungen zu, die einem erhöhten Ladegewicht zugutekamen. Infolgedessen wurde ab Ende der 30er-Jahre der Achsstand bei der klassischen zweiachsigen Kesselwagenkonstruktion von 4,00 m auf 4,50 m erhöht. Das Laufwerk entsprach der zur gleichen Zeit für die geschweißten DR-Wagen entwickelten Bauart und fiel durch seine langen Tragfedern auf, die auch bei höheren Geschwindigkeiten für einen ruhigen Lauf sorgten.

Die so entstandene Konstruktion wurde bis 1943 in sehr großen Stückzahlen von vielen europäischen Waggonfabriken gebaut – allein MAN lieferte 2.250 Stück, obwohl das Unternehmen kein klassischer Kesselwagenhersteller war. Neben wenigen Privat-

einstellern wurden vor allem die Tarnfirmen des Deutschen Reiches im Rahmen der Kriegsvorbereitungen mit Lieferungen bedacht. Dazu zählten die „Wifo“ und diverse „Oelvereine“. Eindeutiger war der Einsteller da schon mit „Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven“ benannt – diese Wagen dienten der Treibstoffversorgung der U-Bootflotte. Insgesamt wurden von diesen Wagen mit Kesseln von 20 m³, 22 m³ und 26,5 m³ weit über 10.000 Stück gebaut. Nach dem Krieg waren sie über ganz Europa verstreut und kamen so als Privatwagen zu zahlreichen Firmen der Mineralölindustrie. Neben den klassischen Anstrichen in grau und schwarz erhielten viele auch auffällige Werbeanstriche von weiß und gelb (Mobil) bis grün und blau (Texaco / Aral). Die letzten Wagen waren bei der DR noch 1989 im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **37250**



- Achsbremsegestänge mit Bremsbacken in Radebene
- Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Extra angesetzte Aufstiege, Griffstangen, Tritte, Achsbremsegestänge, Bremsanlage und Rangiergriff
- Gravierte und extra angesetzte Achslagerdeckel
- Federpuffer

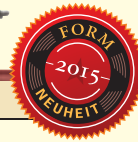
- Kupplung kompatibel zu Lenz®
- Kurzkupplungskinematik
- Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau
- Räder aus Metall, außen und innen profiliert
- Rangiergriffe aus Metall





ABB. ZEIGT H0-MODELL

Best.-Nr. **37251**



Kesselwagen 2-achsig „Valvoline“ der DB

Betriebs-Nr. 579 570 [P]

Bis Mitte der 70er-Jahre waren die zwei-achsigen Kriegskesselwagen im Bestand der Mineralölfirmen und Waggonvermieter unverzichtbar. Neben den großen Unternehmen wie Shell, Texaco und Esso nutzen auch viele kleinere Chemiefirmen diese Wagen. Neben der Anpassung an den technischen Standard investierten viele Firmen noch in neue auffällige Werbeanstriche. Die Firma Valvoline-Motorenöl kreierte eigens dafür einen neuen Schriftzug. Esso und Texaco warben fortan mit farbenfrohen Kessellackierungen für ihre Produkte.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



ABB. ZEIGT H0-MODELL

Best.-Nr. **37252**



Kesselwagen 2-achsig „Shell“ der DB

Betriebs-Nr. 582 670 [P]

Die große Zeit der bunten Kesselwagen waren die 50er- und 60er-Jahre. Damals war die Markenvielfalt bei den Benzinmarken noch wesentlich größer als heute und fast alle Firmen nutzten die Kesselwagen als Werbefläche. Die größte Anzahl bunter Kesselwagen setzte Shell ein. Deren gelbe Kesselwagen brachten Abwechslung in das ansonsten vorherrschende Braun und Grau der Güterzüge.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



ABB. ZEIGT H0-MODELL

Best.-Nr. **37253**



Kesselwagen 2-achsig „Caltex“ der DB

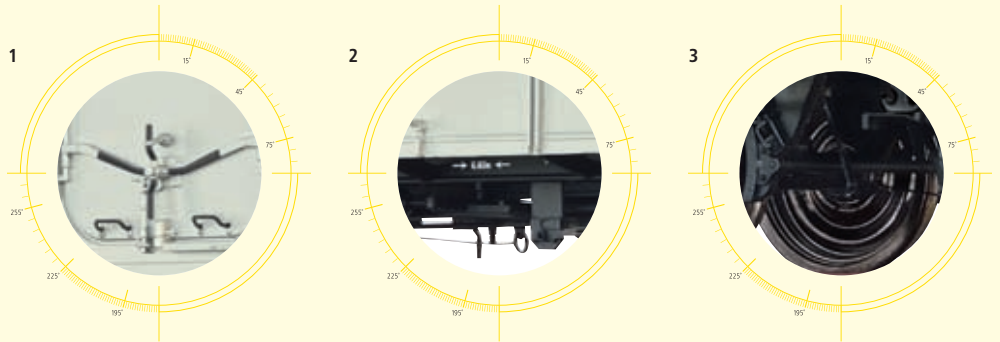
Betriebs-Nr. 539 698 [P]

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



- 1_Bremsanlage, Bühnen, Griffstangen und Tritte extra angesetzt
- 2_Vorbildgerechte Wiedergabe der Rahmenkonstruktion
- 3_Räder aus Metall, außen und innen profiliert

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 37204)



Kühlwagen UIC Standard 1 „STEF“ der SNCF

Betriebs-Nr. 525209 [P]

Der internationale Eisenbahnverband UIC nahm in seine Vorschläge für standardisierte Wagenbauarten zwei Kühlwagentypen auf. Die Staatsbahnen Griechenlands, Marokkos, Italiens, der Schweiz, Frankreichs, der Niederlande und Belgiens beschafften Exemplare des St. 1.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **37204**



Modell: Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene; Bremsanlage, Bühnen, Griffstangen, Federpakete und Tritte extra angesetzt; Federpuffer; feinste Bedruckung und Lackierung; Kupplung kompatibel zu Lenz; Kurzkupplungskinematik; Räder aus Metall, außen und innen profiliert; vorbildgerechte Wiedergabe der Rahmenkonstruktion; Wagenkastenstützen einzeln angesetzt und durchbrochen

Kühlwagen UIC Standard 1 „STEF“ der SNCF

Betriebs-Nr. 11 87 082 7 074-9 [P]

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



ABB. ZEIGT H0-MODELL

Best.-Nr. **37211**

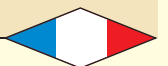
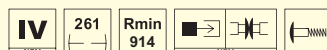
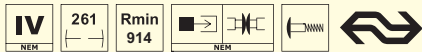




ABB. ZEIGT H0-MODELL

Best.-Nr. **37207**



Modell: Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene; Bremsanlage, Bühnen, Griffstangen, Federpakete und Tritte extra angesetzt; Federpuffer; feinste Bedruckung und Lackierung; Kupplung kompatibel zu Lenz; Kurzkupplungskinematik; Räder aus Metall, außen und innen profiliert; vorbildgerechte Wiedergabe der Rahmenkonstruktion; Wagenkastenstützen einzeln angesetzt und durchbrochen

Kühlwagen UIC Standard 1 „Chiquita“ der NS

Betriebs-Nr. 11 84 803 1 305-5

Der UIC Standard 1 (St. 1) ist bis heute der meistgebaute Kühlwagen. Er wurde hauptsächlich zum Transport von Obst, Gemüse, Fleisch und Fisch verwendet. Neben den Staatsbahnen besaßen auch viele Privatfirmen solche Wagen. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



ABB. ZEIGT H0-MODELL

Best.-Nr. **37210**



Kühlwagen UIC Standard 1 „Gosch“ der DB

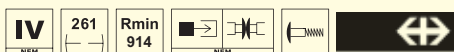
Betriebs-Nr. 11 80 083 0 002-2 [P]

Der wirklich „coole“ Kühlwagen für alle Fans der Sylter Kult-Fischbude GOSCH. Seit 1967 am Lister Hafen und später auch in Westerland und Wenningstedt beheimatet, mussten seit jeher viele der maritimen Spezialitäten über den Hindenburgdamm auf die Insel gebracht werden. Zum großen Teil mit Kühl-LKW auf dem Autozug, denn eine Straße über das mehr als 8 Kilometer lange Bauwerk gibt es bis heute nicht. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



ABB. ZEIGT H0-MODELL

Best.-Nr. **37212**

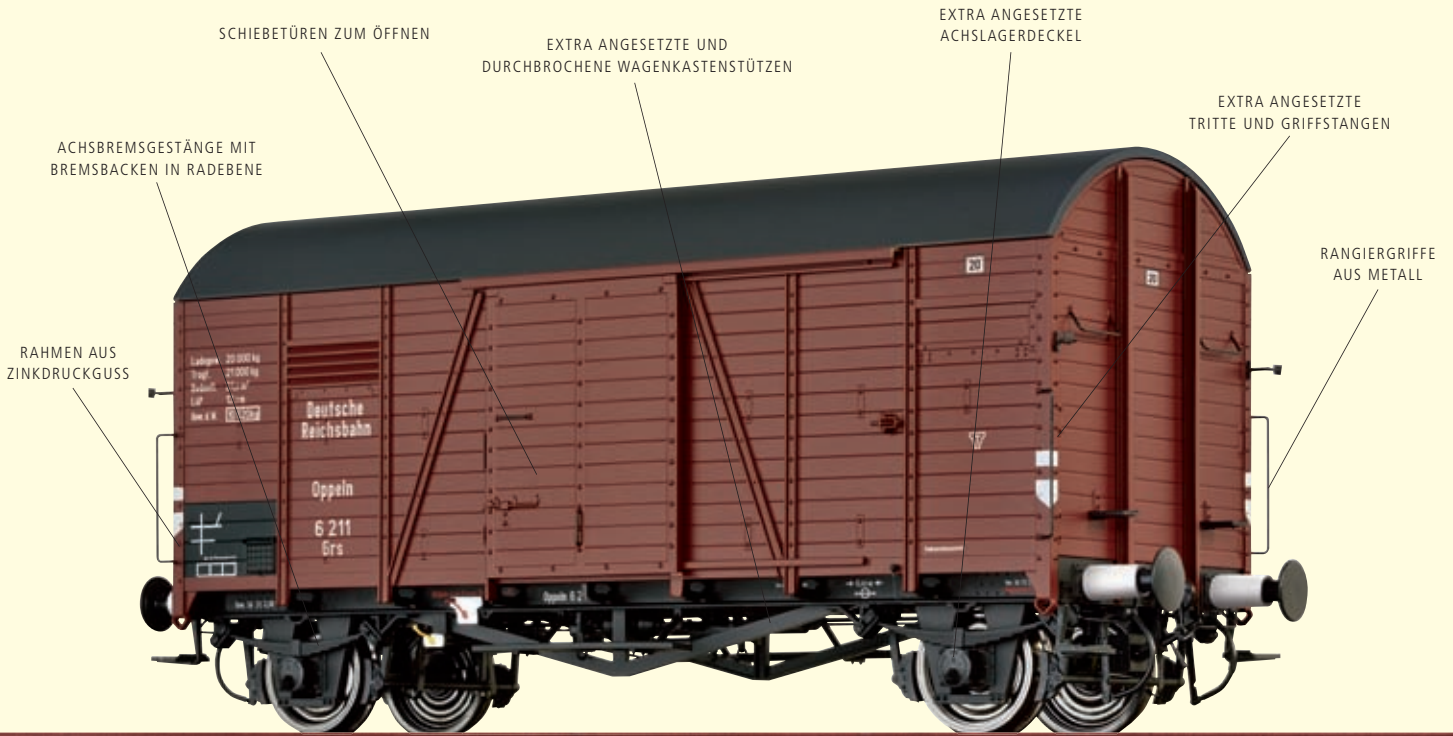


Kühlwagen UIC Standard 1 „Migros“ der SBB

Betriebs-Nr. 11 83 082 7 525-4 [P]

Die Schweizer Genossenschaft Migros verwendet zum Transport von Lebensmitteln umweltfreundlich die Eisenbahn. So wurde auch eine große Anzahl an UIC Standard 1 Kühlwagen zum Transport der Migros-Produkte verwendet. Neben den angemieteten Fahrzeugen der Interfrigo und der SBB konnte die Migros auch auf eigene Wagen zurückgreifen. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015





SCHIEBETÜREN ZUM ÖFFNEN

EXTRA ANGESETZTE UND DURCHBROCHENE WAGENKASTENSTÜTZEN

EXTRA ANGESETZTE ACHSLAGERDECKEL

EXTRA ANGESETZTE TRITTE UND GRIFFSTANGEN

RANGIERGRIFFE AUS METALL

ACHSBREMSESGESTÄNGE MIT BREMSBACKEN IN RADEBENE

RAHMEN AUS ZINKDRUCKGUSS



Gedeckter Güterwagen Grs der DRG (Oppeln) Betriebs-Nr. 6 211

Um auch dem Ruf nach höheren Geschwindigkeiten im Stückgutverkehr gerecht zu werden, entwickelte die DR ab 1936 den „Gs Oppeln“. Aufgrund des Achsstandes von 6.000 mm konnte seine zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h festgelegt werden. Neben den durch die Schweißtechnik entfallenden Knotenblechen unterschied sich diese Wagenbauart hauptsächlich durch ihr spitzes Sprengwerk,

das aufgrund des langen Achsstandes nötig geworden war. Der durch den kriegsbedingten sprunghaft angestiegenen Bedarf an Güterwagen führte ab 1938 zur Serienfertigung des „Gs Oppeln“. In den folgenden Jahren entstanden so rund 28.000 Wagen ohne und 6.100 Wagen mit Handbremse.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **37353**



- Achsbremsegestänge mit Bremsbacken in Radebene
- Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Extra angesetzte Bremsanlage, Federpakete, Griffstangen, Rangiergriff, Signalhalter und Tritte
- Extra angesetzte und beschriftete Achslagerdeckel
- Extra angesetzte und durchbrochene Wagenkastenstütze
- Federpuffer

- Kupplung kompatibel zu Lenz®
- Kurzkupplungskinematik
- Räder aus Metall, außen und innen profiliert
- Rahmen aus Zinkdruckguss
- Rangiergriffe aus Metall
- Schiebetüren zum Öffnen





Best.-Nr. **37195**



Modell: Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene; Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff; extra angesetzte Bremsanlage, Federpakete, Griffstangen, Rangiergriff, Signalhalter und Tritte; beschriftete und extra angesetzte Achslagerdeckel; extra angesetzte und durchbrochene Wagenkastenstütze; Federpuffer; Kupplung kompatibel zu Lenz; Kurzkupplungskinematik; Räder aus Metall, außen und innen profiliert; Rahmen aus Zinkdruckguss; Rangiergriffe aus Metall; Schiebetüren zum Öffnen

Gedeckter Güterwagen Grs „Alak“ der DR Brit.-US-Zone (Oppeln)
Betriebs-Nr. 19 515

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **37351**



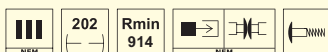
Gedeckter Güterwagen Gms 30 „Maggi“ der DB (Oppeln)
Betriebs-Nr. 228 013

1869 übernahm Julius Maggi die Mühle des Vaters und entwickelte sie rasch zu einem Lebensmittelkonzern. Besonders die Entwicklung von Fertigprodukten wie z. B. kochfertige Suppen waren für den Erfolg maßgeblich. Im Jahr 1908 brachte „Maggi“ (in Deutschland und Österreich [„magi], in der Schweiz und Italien [„madzi]) seinen legendären Brühwürfel auf den Markt. Die Expansion führte zu mehreren Auslandsgründungen, so in Frankreich, Deutschland und den USA. 1947 fusionierte Maggi mit dem Nestlé-Konzern. Für den Transport von Erzeugnissen zwischen den Werken und für den Versand an die Kunden wurde bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts vor allem die Eisenbahn genutzt.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **37352**



Gedeckter Güterwagen der SNCF (Oppeln)
Betriebs-Nr. 437 926

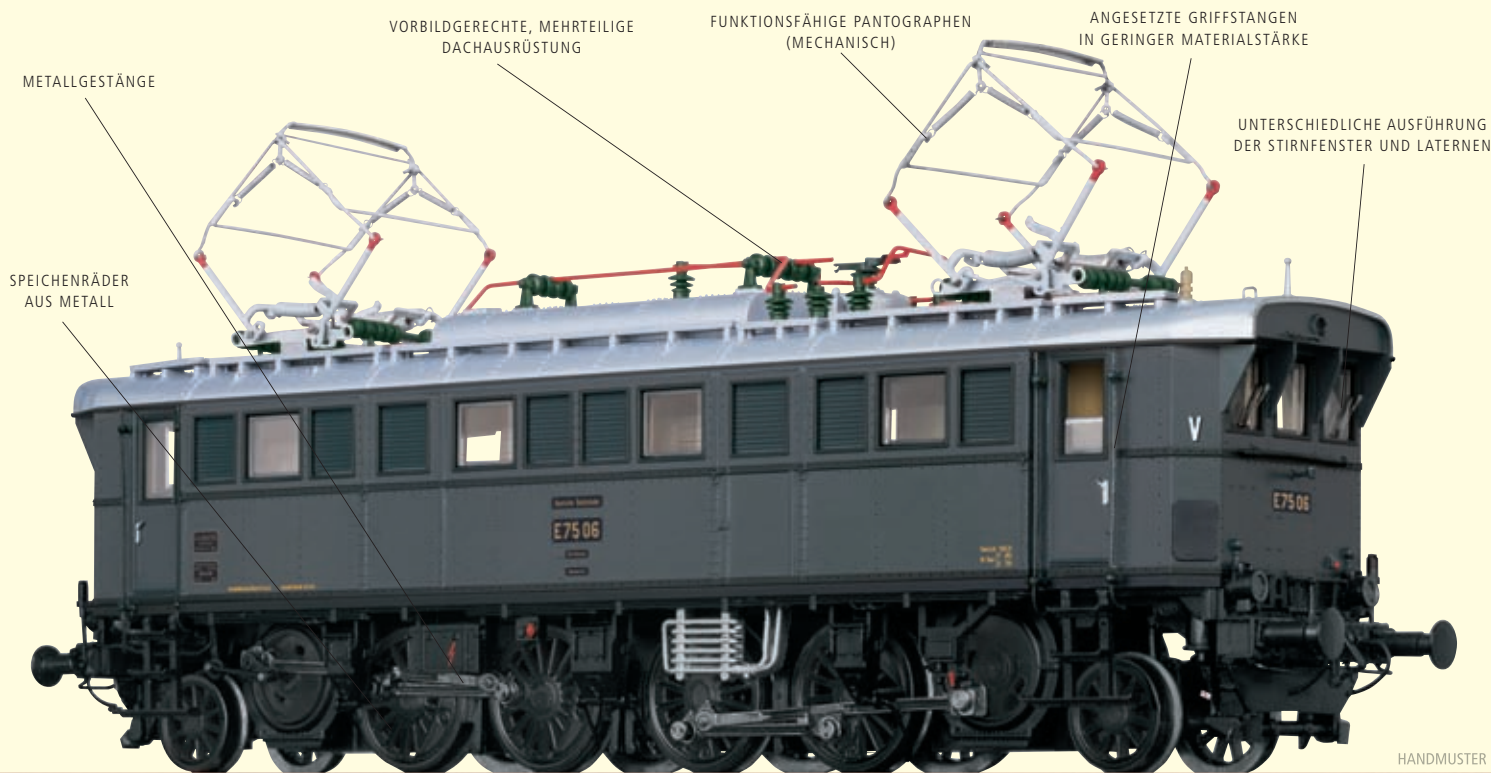
Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren die Güterwagen „Oppeln“ über ganz Europa verteilt und so zum Beispiel bei den Bahnverwaltungen in Frankreich, Belgien, Österreich, Polen und der Tschechoslowakei anzutreffen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



HO

EINFACH STARK: FÜNFKUPPLER E 75 DER DRG



Ellok E 75 der DRG Betriebs-Nr. E 75 06

Als Weiterentwicklung der E 77 bestellte die DRG 1926 weitere Elektrolokomotiven für den Einsatz im süd- und mitteldeutschen Netz. Während die elektrische Ausrüstung fast unverändert blieb, wurde ein neuer einteiliger Fahrzeugrahmen mit der Achsfolge 1'BB1' konstruiert. Der Lokkasten ähnelte der Baureihe E 061. Durch die Änderungen des Laufwerks setzte man die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h fest und erhoffte sich so eine bessere Verwendbarkeit in gemischten Plänen für Reise- und Güterzüge. Von den 79 Loks gelangten die E 75 01-12 nach Süddeutschland, die E 75 51-69 wurden nach Leipzig West, Wahren, Bitterfeld und Magdeburg-Buckau geliefert. Da 1943 auch alle in Mitteldeutschland eingesetzten E 75 im Tausch gegen E 77 nach Bayern gelangten, verblieben fast sämtliche E 75 in den westlichen Besatzungszonen. In der SBZ wurden nach 1945 E 75 07

und 58 beim Bw Weißenfels gezählt, mindestens eine der beiden als Reparatur abgefahren und zurückgekauft, aber danach nicht wieder eingesetzt. Die DB besaß nach Ausmusterung der Kriegsschadloks 22 Maschinen, die im süddeutschen Netz im gemischten Dienst eingesetzt wurden.

Drei Loks wurden ab 1960 modernisiert und erhielten dabei u. a. gummigefasste Frontfenster. Ab 1968 wurden die 19 noch vorhandenen Triebfahrzeuge in die neue BR 175 umgezeichnet. Die E 75 59 blieb als E 75 09II erhalten und gehörte – äußerlich annähernd in den Ursprungszustand versetzt – dem VM Nürnberg. Bei einem Brand am 17.10.2005 wurde sie schwer beschädigt, wird aber inzwischen im DW Meiningen äußerlich wieder aufgearbeitet.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

- Angesetzte Griffstangen in geringer Materialstärke
- Dreipunktlagerung
- Fein detailliertes Fahrwerk
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Führerstandsbeleuchtung
- Funktionsfähige Pantographen (mechanisch)
- Für Sound vorbereitet, bzw. eingebaut

- LED-Beleuchtung
- Maschinenraumbeleuchtung
- Metallgestänge
- Rahmen und Räder aus Metall
- Unterschiedliche Ausführung der Stirnfenster und Laternen
- Vorbildgerechte, mehrteilige Dachausrüstung



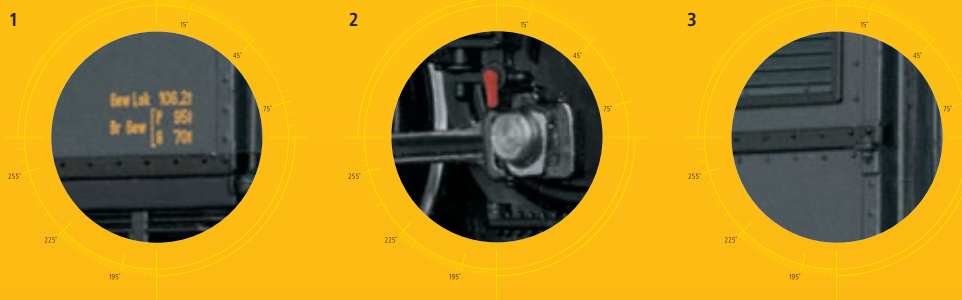
ÜBERSICHT DER BESTELLNUMMERN UND FUNKTIONEN

Bestellnummern	Seite	Ep.	BASIC+		EXTRA	
			Analog BASIC+ =	Digital BASIC+ ~	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Diesellok E 75 der DRG	8	II	Best.-Nr. 43200	Best.-Nr. 43201	Best.-Nr. 43202	Best.-Nr. 43203
Diesellok E 75 der DB	10	III	Best.-Nr. 43204	Best.-Nr. 43205	Best.-Nr. 43206	Best.-Nr. 43207
Diesellok BR 175 der DB	11	IV	Best.-Nr. 43208	Best.-Nr. 43209	Best.-Nr. 43210	Best.-Nr. 43211

Funktionen & Hinweise	Analog BASIC+ =	Digital BASIC+ ~	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Fahrfunktion	+	+	+	+
Lichtwechsel	+	+	+	+
Schlusslicht extra schaltbar	+ ¹⁾	+ ¹⁾	+	+
Führerraumlicht	+ ¹⁾	+ ¹⁾	+	+
Maschinenraumbeleuchtung			+	+
Rangierlicht			+	+
Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar			+	+
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+	+
Sound			+	+
Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2) 	<ul style="list-style-type: none"> Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2) Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung 	

¹⁾ Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

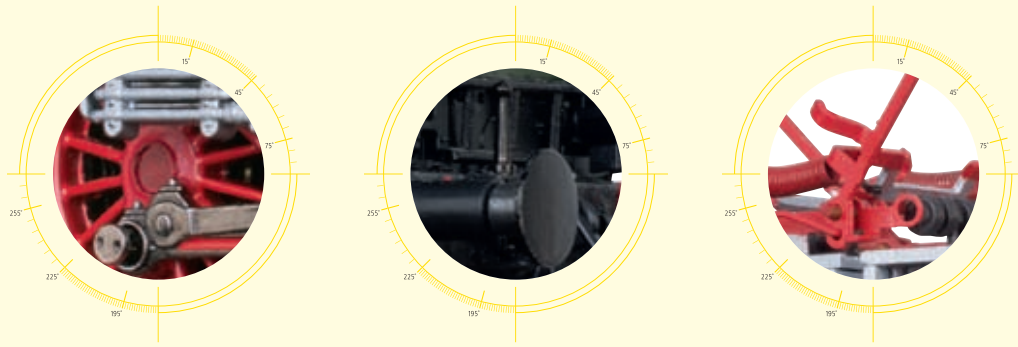
Zum Nachrüsten der Variante "Basic+" empfehlen wir Ihnen die Elektronikkomponenten auf Seite 94/95.



- 1_ Feinste Bedruckung und Lackierung
- 2_ Fein detailliertes Fahrwerk
- 3_ Feinste Nieten und Gravuren

Analog BASIC+	Best.-Nr. 43200	Digital BASIC+	Best.-Nr. 43201
Digital EXTRA	Best.-Nr. 43202	Digital EXTRA	Best.-Nr. 43203





HANDMUSTER



Ellok E 75 der DB
Betriebs-Nr. E 75 05

Bei der Deutsche Bundesbahn fiel der Einsatzschwerpunkt der E 75 in den Bereich der BD München. Freilassing, Ingolstadt, München, Rosenheim und Treuchtlingen waren nun für alle noch vorhandenen E 75er die neue Heimat. Von den 1950 noch 22 vorhandenen Lokomotiven wurde die letzte im Jahr 1972 ausgemustert.

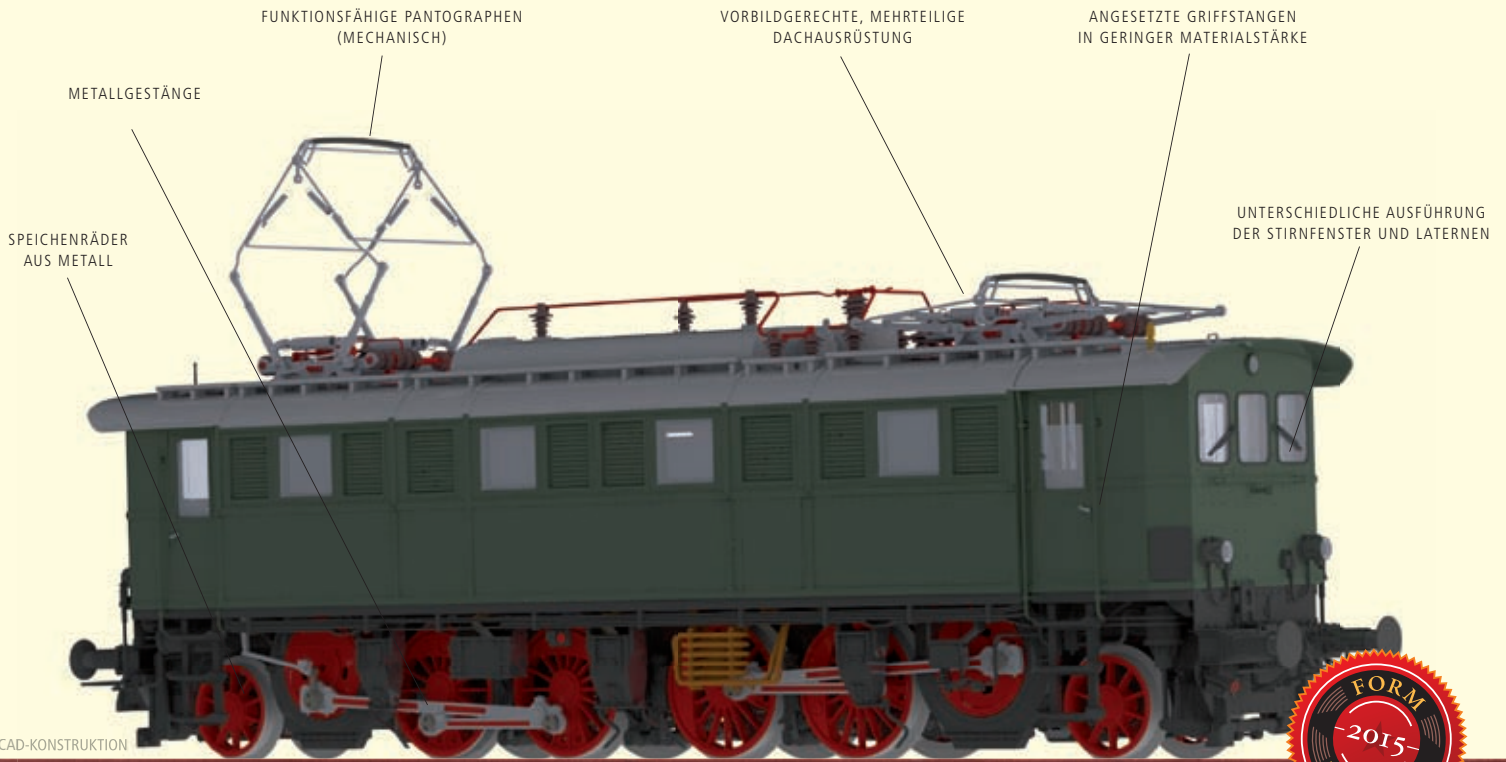
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Analog BASIC+		Best.-Nr. 43204	Digital BASIC+		Best.-Nr. 43205
Digital EXTRA		Best.-Nr. 43206	Digital EXTRA		Best.-Nr. 43207

- Angesetzte Griffstangen in geringer Materialstärke
- Dreipunktlagerung
- Fein detailliertes Fahrwerk
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Führerstandsbeleuchtung
- Funktionsfähige Pantographen (mechanisch)
- Für Sound vorbereitet, bzw. eingebaut

- LED-Beleuchtung
- Maschinenraumbeleuchtung
- Metallgestänge
- Rahmen und Räder aus Metall
- Unterschiedliche Ausführung der Stirnfenster und Laternen
- Vorbildgerechte, mehrteilige Dachausrüstung





CAD-KONSTRUKTION



Ellok BR 175 der DB
 Betriebs-Nr. 175 009-0

Das AW Freimann führte bei den Lokomotiven E 75 09, E 75 55 und E 75 69 zwischen 1960 und 1961 eine Generalüberholung aus. Neben den nach außen unsichtbaren Veränderungen wie Hartmanganplatten an den Achsführungen oder einer neuen Verkabelung änderten sich äußerlich die Stirnseiten der Lokomotiven. Dabei wichen die Fenster-schirme neuen, in Gummi eingefassten Frontscheiben.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Analog BASIC+		Best.-Nr. 43208	Digital BASIC+		Best.-Nr. 43209
Digital EXTRA		Best.-Nr. 43210	Digital EXTRA		Best.-Nr. 43211

- Angesetzte Griffstangen in geringer Materialstärke
- Dreipunktlagerung
- Fein detailliertes Fahrwerk
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Führerstandsbeleuchtung
- Funktionsfähige Pantographen (mechanisch)
- Für Sound vorbereitet, bzw. eingebaut

- LED-Beleuchtung
- Maschinenraumbeleuchtung
- Metallgestänge
- Rahmen und Räder aus Metall
- Unterschiedliche Ausführung der Stirnfenster und Laternen
- Vorbildgerechte, mehrteilige Dachausrüstung

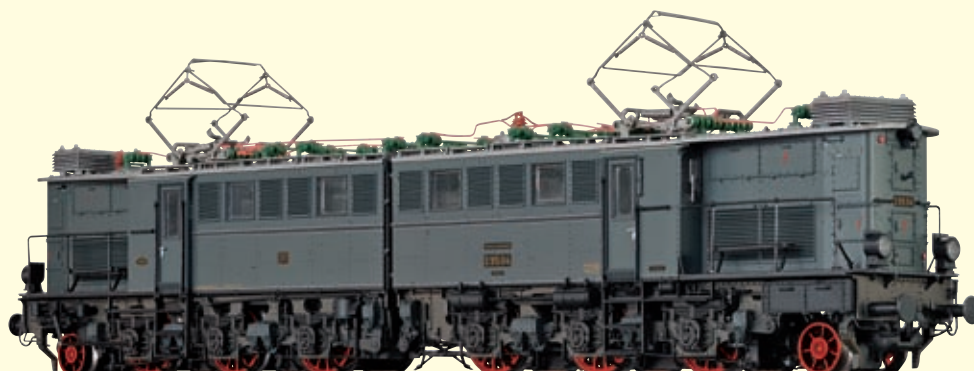


Ellok E 95 der DRG

Betriebs-Nr. E 95 04

Die Deutsche Reichsbahn benötigte Mitte der 20er-Jahre eine schnelle und zugkräftige elektrische Lokomotive für den Transport von Kohle nach Berlin. Mit ihr sollten Güterzüge bis 2.200 t Last und Personenzüge bis zu einer Geschwindigkeit von 65 km/h befördert werden. Nach verschiedenen konventionellen Entwürfen mit Stangenantrieben fiel die Entscheidung, die neue Lokomotive mit Einzelachsantrieb zu bauen. Die geforderte Zugkraft bedingte mindestens sechs angetriebene Achsen, die geplante Geschwindigkeit beim damaligen Stand der Technik zusätzlich führende Laufachsen. Ende 1927 wurde die erste der sechs Lokomotiven von der AEG geliefert. Die übrigen folgten bis Mitte 1928. Die Maschinen waren als Doppellokomotiven ausgeführt, mit zwei fast identischen Lohkhälften. Sie hatten eine Leistung von 2.418 kW. Mit einer Länge von 20,9 m und einer Dienstmasse von 138,5 t sind es bis heute die größten und schwersten deutschen Elloks.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Modell: Detailliertes, dreidimensionales Fahrwerk; feinste Bedruckung und Lackierung; frei stehende Griffstangen, Pantographen, Dachleitungen und Lampen; Pantograph: elektrisch voll funktionsfähig, mit Umschaltung; passgenau eingesetzte Fenster; vorbildgerechte Dachausrüstung, farblich abgestimmt; zwei Motoren

Ellok E 95 der DR

Betriebs-Nr. E 95 03

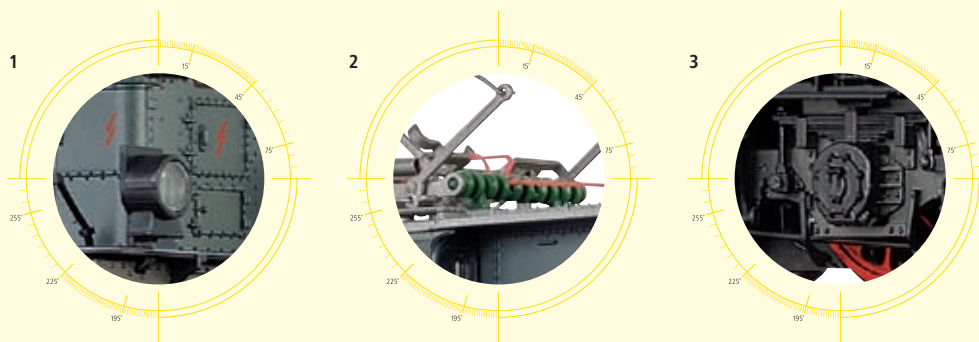
Am Ende des Zweiten Weltkrieges war der elektrische Zugbetrieb in Mitteldeutschland zusammengebrochen und viele der noch vorhandenen Anlagen und Lokomotiven wurden als Reparation in die Sowjetunion abgefahren. Nach einem Abkommen zwischen der jungen DDR und der UdSSR kehrten Anfang der 50er-Jahre einige der abtransportierten Lokomotiven zur Deutschen Reichsbahn zurück. Darunter befanden sich auch Teile der zuvor in Schlesien beheimateten E 95. Drei Lokomotiven wurden in der Folge vom RAW Dessau wieder aufgebaut und waren überwiegend im schweren Güterzugdienst im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



- 1_Frei stehende Pantographen, Dachleitungen und Lampen
- 2_Vorbildgerechte Dachausrüstung, farblich abgestimmt
- 3_Detailliertes, dreidimensionales Fahrwerk

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 43150)





Ellok E 73 der DRG

Betriebs-Nr. E 73 01

Die beiden bayerischen EG 4X1/1 waren nach dem Ersten Weltkrieg noch vorhanden und wurden von der Deutschen Reichsbahn, Gruppenverwaltung Bayern, übernommen. Ab 1923 wurde die komplizierte Bezeichnung durch die einfachere Benennung EG 1 ersetzt, bei der DRG erhielten sie dann ab 1926 die Baureihe E 73 zugewiesen. Die beiden Loks waren immer in Freilassing beheimatet, neben ihrer Stammstrecke wurden sie auch im Rangierdienst in Salzburg verwendet. Offenbar war auch die DRG mit den Loks sehr zufrieden, denn erst 1937 und 1941 schieden sie aus dem Dienst. Eine der beiden Elloks wurde zu einem Schneepflug umgebaut, der dann noch lange Jahre treue Dienste leistete.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Analog		Best.-Nr. 43070	Digital		Best.-Nr. 43071						
Digital		Best.-Nr. 43072	Digital		Best.-Nr. 43073						
		126,3	Rmin 360								

Modell: Extra angesetzte Sandfallrohre und Sandkästen; Federpuffer; fein detailliertes Fahrwerk; fein gravierte Lüftergitter; feinste Bedruckung, Lackierung und Gravuren; frei stehende Griffstangen und Trittstufen; mehrteiliges Lampengehäuse; Pantograph: elektrisch voll funktionsfähig, mit Umschaltung, versenkte Befestigung mit unsichtbarer Halterschraube; viele extra angesetzte Teile; vorbildgerechte, mehrteilige Dachrüstung



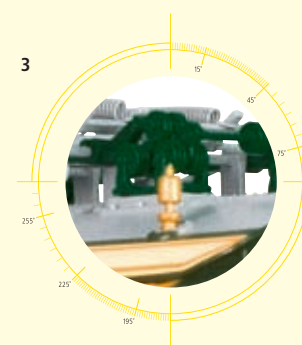
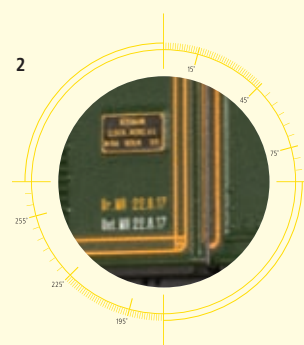
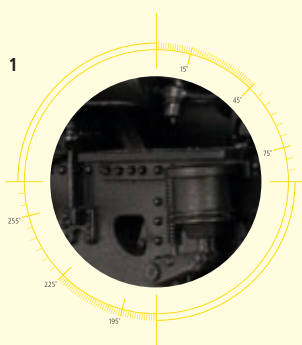
Ellok EG 4 der K.Bay.Sts.B.

Betriebs-Nr. 20201

1912 elektrifizierten die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ihre ersten Strecken. Für die Strecke Freilassing–Berchtesgaden entstanden dabei 1914 und 1915 durch Krauss (fahrzeugtechnischer Teil) und Bergmanns Elektrische Werke (elektrischer Teil) die beiden ersten deutschen Lokomotiven mit Drehgestellen und Einzelachsenantrieb. Die beiden Lokomotiven wurden ursprünglich nach bayerischer Gepflogenheit als EG 4 X 1/1 bezeichnet und bei der DRG als E 73 eingereiht.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Analog		Best.-Nr. 43074	Digital		Best.-Nr. 43075						
Digital		Best.-Nr. 43076	Digital		Best.-Nr. 43077						
		126,3	Rmin 360								



- 1_Finste Nieten und Gravuren
- 2_Finste Bedruckung und Lackierung
- 3_Viele extra angesetzte Teile

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 43074)





BEGEHRTES MULTITALENT FÜR DEN UNIVERSELLEN EINSATZ

TRAXX ELLOK BR 186, BR 185.2, BR 146.2 UND TRAXX DIESELLOK BR 245

Die TRAXX Produktfamilie steht für die standardmäßigen Zugpferde im Stall der DB AG. Für BRAWA umso mehr ein Grund, die entsprechenden Modelle mit außergewöhnlicher Liebe zum Detail zu entwickeln und in originalgetreuer Umsetzung auf die Schiene zu bringen. Wie alle BRAWA Loks der Spurweite H0 sind die TRAXX Modelle für Gleich- und Wechselstrom lieferbar und fahren perfekt auf allen gängigen Gleissystemen.



AUF DEM BRAWA YOUTUBE-KANAL KÖNNEN SIE SICH SELBST VON DEN ZAHLREICHEN DETAILS UND DER TECHNISCHEN AUSSTATTUNG DER BRAWA TRAXX ÜBERZEUGEN. FOLGEN SIE EINFACH DEM QR-CODE UND SIE WERDEN STAUNEN!



Alle TRAXX Modelle sind mit zahlreichen Details originalgetreu nachgebildet:

- Angesetzte Griffstangen (stirnseitig)
- Beleuchtete Zugzielanzeige (bei Personenzugmodellen)
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Führerraumbeleuchtung
- Für Sound vorbereitet bzw. eingebaut
- Geätzte Trittböcke
- Inkl. Schneepflug
- LED-Beleuchtung
- Scheibenwischer einzeln angesetzt
- Haftreifen für maximale Zugkraft
- Unterschiedliche Ausführung der Bahnräume
- PluX22-Schnittstelle
- Führerstandsbeleuchtung originalgetreu schaltbar
- Fernlicht blendet vorbildgerecht auf
- Ruhiges, gleichmäßiges Anfahren auch in Fahrstufe 1 möglich
- Anfahr- und Bremsverzögerung wie im Original
- Optimale Stromaufnahme
- Drehgestelle mit freiem Durchblick und originalgetreu detailliert
- Einfache, kabellose Demontage des Gehäuses möglich sowie verdrehsichere Rastnasen
- Variantengetreue Dachaufbauten mit 2 bzw. 4 Pantographen
- Vorbildgerechte Ruhelage der Pantographen
- Rahmen aus Metall

Für die TRAXX Diesel- und Elloks in Spur H0 kommen Digitaldecoder zum Einsatz, die von BRAWA in Zusammenarbeit mit Doehler & Haass entwickelt wurden:

- Einsetzbar und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)
- RailCom®-kompatibel
- Verbesserte Motor- und Lastregelung für perfekte Laufeigenschaften
- Rauschfreier 16-Bit-Sound mit bis zu 8 unabhängigen Kanälen dank neuester Soundtechnik und hervorragenden Klangeigenschaften, z. B. Signalhorn mit vorbildgerechtem Nachhall
- Variantenspezifischer Sound: Diesel- und Ellok, bzw. Personenzug- oder Güterzuglok
- Einfach zu programmieren
- Optimierte Lichtsteuerung für Fahr- und Rangierbetrieb
- Umfangreiche Lichtfunktionen: Fernlicht, Abblendlicht, Rangierlicht, Führerraumbeleuchtung, länder-spezifische Lichtfunktionen Deutschland / Schweiz (auch analog steuerbar!)
- Beleuchtete Zugzielanzeige in vorbildgetreuer Schriftgröße und Farbe (bei Personenzugmodellen)
- Einfacher Decodereinbau ohne umfangreiche Neuprogrammierung
- AC-Version mit beliebigem LOKKarte zur Erkennung der Funktionssymbole im Mfx®-Betrieb
- Die Entwicklung und Herstellung der Technikkomponenten erfolgt vollständig in Deutschland.

ÜBERSICHT DER BESTELLNUMMERN UND FUNKTIONEN

Bestellnummern	Seite	Ep.	BASIC	BASIC+	EXTRA		
			Analog Basic =	Analog BASIC+ =	Digital BASIC+ ~	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
TRAXX Diesellok BR 245 der DB AG	31	VI	Best.-Nr. 42904	Best.-Nr. 42906	Best.-Nr. 42907	Best.-Nr. 42908	Best.-Nr. 42909
TRAXX Ellok BR 146.2 der DB AG	19	VI	Best.-Nr. 43916	Best.-Nr. 43918	Best.-Nr. 43919	Best.-Nr. 43920	Best.-Nr. 43921
TRAXX Ellok BR 185.2 der DB AG	19	VI	Best.-Nr. 43922	Best.-Nr. 43924	Best.-Nr. 43925	Best.-Nr. 43926	Best.-Nr. 43927
TRAXX Ellok BR 186 der DB AG	17	VI	Best.-Nr. 43928	Best.-Nr. 43930	Best.-Nr. 43931	Best.-Nr. 43932	Best.-Nr. 43933
TRAXX Ellok BR 186 der NS	18	VI	Best.-Nr. 43940	Best.-Nr. 43942	Best.-Nr. 43943	Best.-Nr. 43944	Best.-Nr. 43945
TRAXX Ellok BR 185.2 der GW Service	19	VI	Best.-Nr. 43946	Best.-Nr. 43948	Best.-Nr. 43949	Best.-Nr. 43950	Best.-Nr. 43951
TRAXX Ellok BR 186 der SNCF Akiem	18	VI	Best.-Nr. 43952	Best.-Nr. 43954	Best.-Nr. 43955	Best.-Nr. 43956	Best.-Nr. 43957

Funktionen & Hinweise	Analog Basic =	Analog BASIC+ =	Digital BASIC+ ~	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Fahrfunktion	+	+	+	+	+
Lichtwechsel	+	+	+	+	+
Schlusslicht extra schaltbar		+	+	+	
Führerraumlicht		+	+	+	
Rangierlicht		+	+	+	
Fernlicht		+	+	+	
Zugzielanzeige (modellabhängig)	+	+	+	+	+
Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar		+	+	+	+
Digitalchnittstelle		PluX22	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder			+	+	+
Sound				+	+

Hinweise	Nicht digitalisierbar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert ▪ Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich ▪ Einfacher Decodereinbau ohne umfangreiche Neuprogrammierung; alle wesentlichen Werte zur Steuerung (z. B. Licht) befinden sich auf der Hauptplatine und sind vom eingebauten Decoder unabhängig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert ▪ Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert ▪ Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften ▪ Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2) ▪ Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung
-----------------	-----------------------	---	--	---

¹⁾ Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

Zum Nachrüsten der Variante "Basic+" empfehlen wir Ihnen die Elektronikkomponenten auf Seite 94/95.





GANZ ORIGINALGETREU FÜR GLEICH- UND WECHSELSTROM GEEIGNET

TRAXX ELLOK BR 186 DER DB AG



TRAXX Ellok BR 186 der DB AG Betriebs-Nr. 186 325-7

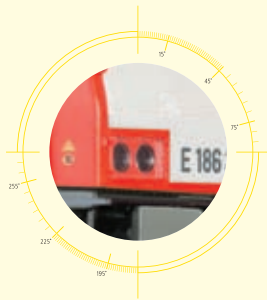
Nach dem großen Erfolg der TRAXX Lokomotiven, insbesondere in Form der Zweisystemlok BR 185 und ihrer Schwestern, entwickelte Bombardier die Plattform sukzessive weiter. Bereits in der Bauform F140MS2 wurde erstmals ein Gleichstromteil verbaut, das aus der bisherigen Zweisystem- eine Viersystemlok machte. Um weitere Produktionskosten zu sparen wurde ein neuer Lokkasten entwickelt, der für Diesel- und Elektrolokomotiven gleichermaßen verwendet werden kann. Dazu war es notwendig, auf den seit der BR 120 als Standard bei Elloks geltenden Mittelgang wieder zu verzichten und die Umrichteranlage mittig wie den Dieselmotor einzubauen.

Intern wurde diese 2006 vorgestellte neue Plattform als „TRAXX 2E“ bzw. „F140MS2“ bezeichnet, die meisten Fahrzeughalter ordneten sie, der DB folgend, als BR 186 ein. Trotz des weiterhin verwendeten Tatzlagerantriebs dürfen die Loks der BR 186 eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h fahren, was sie auch für die meisten Reisezugdienste im Sonderverkehr tauglich macht. Bestellt wurden von diesen Universalloks bisher rund 250 Stück, der Löwenanteil ging dabei an Leasinggesellschaften, die ihre Fahrzeuge kurzfristig EVUs mit Bedarf zur Verfügung stellen können. So orderte DB Schenker 20 + 65 Maschinen für den Mutterkonzern und die französische Tochter

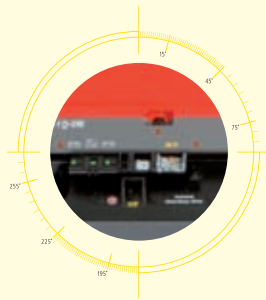
- Angesetzte Griffstangen (stirnseitig)
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Führerstandsbeleuchtung
- Für Sound vorbereitet, bzw. eingebaut
- Neues Gehäuse: originalgetreuer Lokkasten und variantengerechte Dachaufbauten

- Geätzte Trittbleche
- Inkl. Schneeflug
- LED-Beleuchtung
- Scheibenwischer einzeln angesetzt
- Unterschiedliche Ausführung der Bahnräume
- Rahmen aus Metall

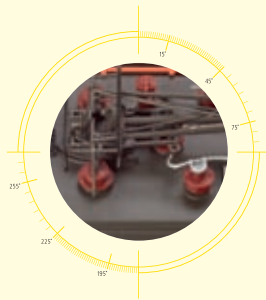




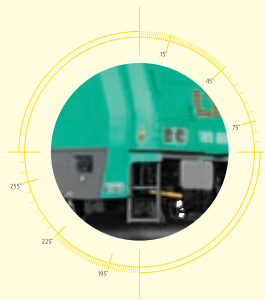
1_LED-Beleuchtung



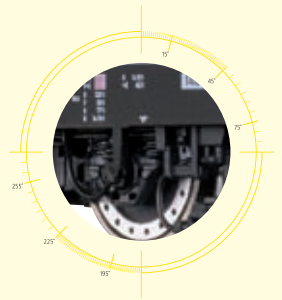
2_Finste Bedruckung und Lackierung



3_Variantengetreue Dachaufbauten mit 2 bzw. 4 Pantographen



4_Einzeln angesetzte Griffstangen und Aufstiege



5_Drehgestelle mit freiem Durchblick und originalgetreuer Detaillierung



„ECR – EuroCargoRail“, was sich auch in der Lackierung widerspiegelt. Alpha Trains bestellte 105 Loks und stellt rund die Hälfte davon der SNCB für deren „Cobra“-Projekt mit DBSR zur Verfügung. Nachdem sich der Einsatz italienischer Triebzüge auf der „HSL Zuid“ in den Niederlanden zerschlug, bestellten die NS 20 TRAXX für den ausschließlichen Reisezugeinsatz.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015

Analog BASK	Best.-Nr. 43928	Analog BASK+	Best.-Nr. 43930	Digital EXTRA	Best.-Nr. 43932
		Digital BASK+	Best.-Nr. 43931	Digital EXTRA	Best.-Nr. 43933
VI NEH	217,2 ←→	Rmin 360	PluX 22	2)	DB
					D&H

Detaillierte Informationen zu den technischen Funktionen der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten finden Sie in der Übersicht auf Seite 15.





BESTSELLER FÜR DEN INTERNATIONALEN VERKEHR

TRAXX ELLOK BR 186 DER SNCF AKIEM UND NS

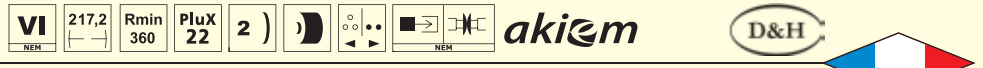
TRAXX Ellok BR 186 der SNCF Akiem

Betriebs-Nr. 186 184-8

Die französische Leasinggesellschaft Akiem, Teil der SNCF Geodis, ist einer der führenden Lokvermieter innerhalb Europas und setzt seit Anfang 2011 Lokomotiven der TRAXX Familie ein. Die in Deutschland eingestellten Fahrzeuge haben zusätzlich noch Zulassungen für Frankreich und Belgien.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Analog BASIC	Best.-Nr. 43952	Analog BASIC+	Best.-Nr. 43954	Digital EXTRA	Best.-Nr. 43956
Digital BASIC+	Best.-Nr. 43955	Digital EXTRA	Best.-Nr. 43957		



Modell: Angesetzte Griffstangen (stirnseitig); feinste Bedruckung und Lackierung; Führerstandsbeleuchtung; für Sound vorbereitet, bzw. eingebaut; neues Gehäuse; originalgetreuer Lokkasten und variantengerechte Dachaufbauten; geätzte Trittleche; inkl. Schneepflug; LED-Beleuchtung; Scheibenwischer einzeln angesetzt; unterschiedliche Ausführung der Bahnräume; Rahmen aus Metall

Detaillierte Informationen zu den technischen Funktionen der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten finden Sie in der Übersicht auf Seite 15.

TRAXX Ellok BR 186 der NS

Betriebs-Nr. 186 003

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Analog BASIC	Best.-Nr. 43940	Analog BASIC+	Best.-Nr. 43942	Digital EXTRA	Best.-Nr. 43944
Digital BASIC+	Best.-Nr. 43943	Digital EXTRA	Best.-Nr. 43945		



Detaillierte Informationen zu den technischen Funktionen der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten finden Sie in der Übersicht auf Seite 15.





TRAXX Ellok BR 146.2 der DB AG
Betriebs-Nr. 146 216-7

Neue und strengere Sicherheitsvorgaben zwangen Bombardier dazu, die Crashesicherheit des TRAXX 1 Lokkastens zu erhöhen. Die seit 2005 gebauten TRAXX 2 besitzen deshalb eine unten senkrecht verlaufende Frontpartie und geänderte Rangiertritte an den Fronten. Auch im Fahrzeuginneren wurden viele Bauteile vereinfacht und standardisiert, um flexibler auf Kundenwünsche reagieren zu können und gleichzeitig den eigenen Fertigungsaufwand zu reduzieren. Dadurch hat sich z. B. die Zeit für die Endmontage einer Traxx Lokomotive auf weniger als zwei Wochen verkürzt. Um sie auch an der Betriebsnummer unterscheiden zu können, sind die Lokomotiven bei der DB AG mit den Unterbaureihen 185.2 und 146.2 bis 146.5 bezeichnet. Bombardier hat mittlerweile weltweit über 1.500 Lokomotiven der überaus erfolgreichen TRAXX Produktfamilie produziert.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Analog BASIC	Best.-Nr. 43916	Analog BASIC+	Best.-Nr. 43918	Digital EXTRA	Best.-Nr. 43920
		Digital BASIC+	Best.-Nr. 43919	Digital EXTRA	Best.-Nr. 43921
VI NEM	217,2	Rmin 360	PluX 22	2)	DB

Detaillierte Informationen zu den technischen Funktionen der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten finden Sie in der Übersicht auf Seite 15.



TRAXX Ellok BR 185.2 der DB AG
Betriebs-Nr. 185 274-8

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Analog BASIC	Best.-Nr. 43922	Analog BASIC+	Best.-Nr. 43924	Digital EXTRA	Best.-Nr. 43926
		Digital BASIC+	Best.-Nr. 43925	Digital EXTRA	Best.-Nr. 43927
VI NEM	217,2	Rmin 360	PluX 22	2)	DB

Detaillierte Informationen zu den technischen Funktionen der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten finden Sie in der Übersicht auf Seite 15.



TRAXX Ellok BR 185.2 der MGW Service
Betriebs-Nr. 185 642-6

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Analog BASIC	Best.-Nr. 43946	Analog BASIC+	Best.-Nr. 43948	Digital EXTRA	Best.-Nr. 43950
		Digital BASIC+	Best.-Nr. 43949	Digital EXTRA	Best.-Nr. 43951
VI NEM	217,2	Rmin 360	PluX 22	2)	MGW SERVICE

Detaillierte Informationen zu den technischen Funktionen der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten finden Sie in der Übersicht auf Seite 15.

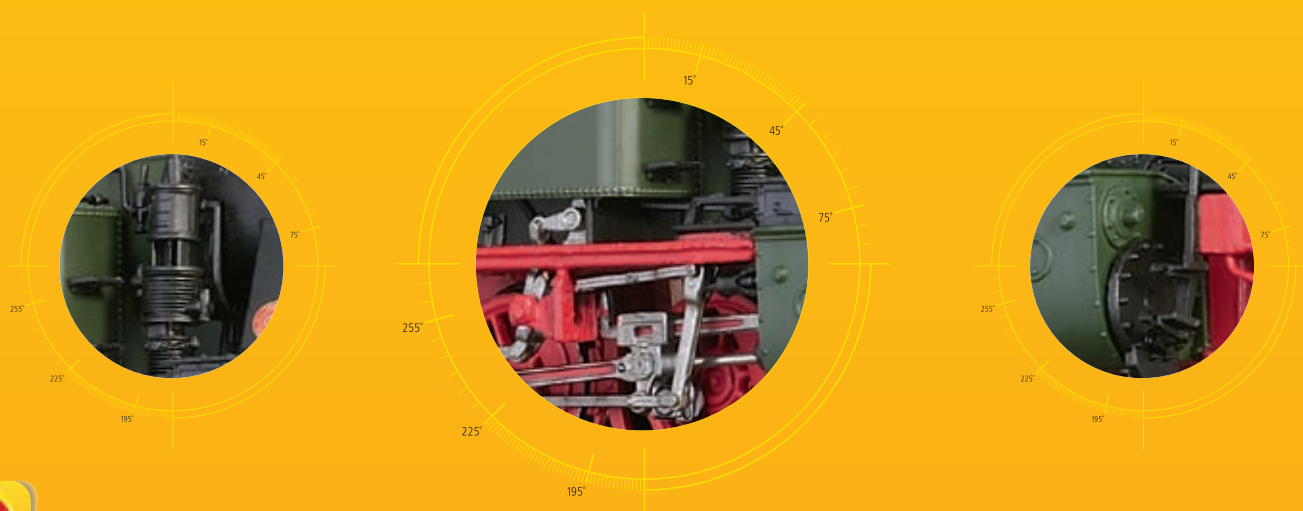




FAHRSPASS OHNE BETRIEBSSTÖRUNGEN

ENERGIESPEICHER SORGT FÜR UNTERBRECHUNGSFREIE FAHRT

Alle Varianten der Tenderlok BR 98.10 sind mit Energiespeicher ausgestattet (Funktion nur im Digitalbetrieb nutzbar). Er sorgt für die unterbrechungsfreie Fahrt in stromlosen Abschnitten oder auf verschmutzten Gleisen, damit Sie Fahrspaß ohne Betriebsstörungen genießen können.





Tenderlok BR 98.10 der DRG/ Gruppenverwaltung Bayern Betriebs-Nr. 98 1002

Die Eigenständigkeit der „Gruppenverwaltung Bayern“ innerhalb der DRG gipfelte nicht nur in der Weiter- und Neubeschaffung von eigenständigen Lokomotivkonstruktionen, sondern führte auch zur Fortsetzung der bayerischen Farbphilosophie. So wurden bis in die 30er-Jahre Lokomotiven statt im DRG-Einheitslook in grün-schwarzer Lackierung abgeliefert, die ihnen nicht schlecht zu Gesicht stand und an die „gute alte Zeit“ erinnerte.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Analog	20	Best.-Nr. 40570	Digital	20	Best.-Nr. 40571
Digital		Best.-Nr. 40572	Digital		Best.-Nr. 40573
NEM	METALL	115,5	Rmin 360	PluX 22	D&H

Modell: Chassis, Kessel und Wasserkasten aus Zinkdruckguss; einzeln angesetzte Griffstangen aus Metall, bzw. schlagzähem Kunststoff; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; feinste Bedruckung und Lackierung; feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss; filigrane Steuerung; Kurzkupplungskinematik; Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut, bzw. für Einbau vorbereitet; mit Oberflächenvorwärmer



Tenderlok BR 98.10 der DRG Betriebs-Nr. 98 1040

Als Basis für die BR 98.10 diente die bayerische GtL 4/4, die als Baureihe 98.8-9 noch bis 1928 gebaut wurde. Kessel und Triebwerk wurden weitestgehend unverändert übernommen, das Laufwerk aber um eine Nachlaufachse erweitert. Dies erlaubte die Unterbringung größerer Vorräte als bei der alten GtL 4/4 und eine um 5 km/h höhere Höchstgeschwindigkeit. Von 1929 bis 1933 wurden insgesamt 45 Stück der als Baureihe 98.10 eingereichten Lokomotiven hergestellt. Lieferant aller Loks war die Firma Krauss in München. Auffällig war der bei den ersten 33 Loks eingebaute Speiswasserreiniger, der sich aber nicht bewährte und später wieder ausgebaut wurde.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Analog	20	Best.-Nr. 40566	Digital	20	Best.-Nr. 40567
Digital		Best.-Nr. 40568	Digital		Best.-Nr. 40569
NEM	METALL	115,5	Rmin 360	PluX 22	D&H

Modell: Mit Oberflächenvorwärmer



Tenderlok BR 98.10 der DB Betriebs-Nr. 98 1005

Alle 45 gebauten 98.10 fanden sich nach 1945 bei der Deutschen Bundesbahn wieder und kamen weiterhin ausschließlich in ihrer bayerischen Heimat zum Einsatz. Besonders im Güterzugdienst fanden viele der Loks ein längeres Betätigungsfeld. Größere Veränderungen oder Verbesserungen ließ die DB nicht vornehmen, neu hinzu kam Ende der 50er-Jahre die Ausrüstung mit dem dritten Spitzenlicht. Waren der Kohlenkasten oder die Wasserkästen infolge von Korrosion zu erneuern, so entstanden die Austauschteile häufig in Schweißtechnik. Als letztes Exemplar wurde die 98 1005 des Bw Schwandorf im Jahr 1966 ausgemustert. Leider blieb keine der modernsten bayerischen Vizinalbahnloks erhalten.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Analog	20	Best.-Nr. 40562	Digital	20	Best.-Nr. 40563
Digital		Best.-Nr. 40564	Digital		Best.-Nr. 40565
NEM	METALL	115,5	Rmin 360	PluX 22	DB D&H

Modell: Mit zwei Injektoren



DampfloK T 5 der K.W.St.E.
Betriebs-Nr. 1207

Im Jahr 1908 erging an die Lokomotivfabrik Esslingen der Auftrag zum Bau einer schnellen und leistungsfähigen Personenzug-Tenderlokomotive, die in der Zeit von 1910 bis 1920 in 96 Exemplaren an die K.W.St.E. geliefert wurden. Die Lokomotive entwickelte sich innerhalb kurzer Zeit zu einer universell einsetzbaren Maschine für mittlere Entfernungen. Sicherlich auch aus praktischen Erwägungen ging man gegen Ende der Länderbahnzeit von der für Verschmutzung anfälligen grünen Lackierung zu einem dunkleren Schwarzgrau über.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Analog	20	Best.-Nr. 40184	Digital	20	Best.-Nr. 40185
Digital		Best.-Nr. 40186	Digital		Best.-Nr. 40187
NEM	METALL	140,2 Rmin 360	21-polig	2)	NEM

Modell: 21-polige Schnittstelle; angesetzte Trittstufen und Griffstangen in geringer Materialstärke; Aufbau und Fahrgestell weitgehend aus Zinkdruckguss; Federpuffer; feinste Speichenräder aus Metall; filigrane Steuerung; frei stehende Laternen; Kurzkupplungskinematik nach NEM

DampfloK T 5 der NORD
Betriebs-Nr. 3.1496

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Analog	20	Best.-Nr. 40188	Digital	20	Best.-Nr. 40189
Digital		Best.-Nr. 40190	Digital		Best.-Nr. 40191
NEM	METALL	140,2 Rmin 360	21-polig	2)	NEM

TenderloK BR 92.22 der DRG
Betriebs-Nr. 92 2240

Die Österreichischen Bundesbahnen wurden am 18. März 1938 per Gesetz an die Deutsche Reichsbahn übergeben und die Bundesbahndirektionen wurden in Reichsbahndirektionen umgewandelt. Das Reichsbahnzentralamt in Berlin gab zum 25. November 1938 einen Umzeichnungsplan für alle Lokomotiven der BBÖ aus. Dieser sah vor, dass aus der Reihe 178 die Baureihe 92.22 wurde, welche mit den Betriebsnummern 92 2211 bis 92 2294 durchnummeriert wurden.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Analog	20	Best.-Nr. 40788	Digital	20	Best.-Nr. 40789
Digital		Best.-Nr. 40790	Digital		Best.-Nr. 40791
NEM	METALL	106,9 Rmin 360	10-polig	2)	NEM

Modell: Chassis, Kessel, Räder und Wasserkästen aus Zinkdruckguss; einzeln angesetzte Griffstangen aus Metall, bzw. schlagzähem Kunststoff; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; feinste Bedruckung und Lackierung; filigrane Steuerung; Rauchgenerator eingebaut, bzw. für Einbau vorbereitet; Sicherheitsventile in Fahrtrichtung; Wassereinfüllstutzen hinten; Wechselstrom im Analogbetrieb: Fahrtrichtungswechsel nicht möglich





Tenderlok BR 422.0 der CSD
Betriebs-Nr. 422021

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges 1918 verblieben 105 Lokomotiven der kkStB Reihe 178 bei der neu gegründeten Tschechoslowakischen Staatsbahn CSD. Bei der CSD reichte man die Lokomotiven unter der Bezeichnung 442.0 ein. Die letzten Lokomotiven wurden im Jahr 1970 abgestellt, es blieben aber mehrere Maschinen erhalten.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Analog	20	Best.-Nr. 40645	Digital	20	Best.-Nr. 40647	
NEH	METALL	106,9	Rmin 360	10 18 20 30 40 50 60 70 80 90 100	NEH	

Modell: Chassis, Kessel, Räder und Wasserkästen aus Zinkdruckguss; einzeln angesetzte Griffstangen aus Metall, bzw. schlagzähem Kunststoff; epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse; feinste Bedruckung und Lackierung; filigrane Steuerung; Rauchgenerator eingebaut, bzw. für Einbau vorbereitet; Sicherheitsventile in Fahrtrichtung; Wassereinfüllstutzen hinten; Wechselstrom im Analogbetrieb: Fahrtrichtungswechsel nicht möglich



Tenderlok BR 92.22 der ÖBB
Betriebs-Nr. 92.2250

Bereits nach dem Ersten Weltkrieg war der Bestand der Lokomotiven der Reihe 178 stark dezimiert worden. Die BBÖ konnte nur noch 66 Maschinen übernehmen. Durch Nachbauten und die Übernahme der für private Bahnen gebauten Lokomotiven erhöhte sich der Bestand wieder leicht auf 85 Stück. 84 von diesen reichte die DRG 1938 als 92 2211 – 92 2294 ein. Die ÖBB nannten nach 1945 schlussendlich noch 50 Lokomotiven ihr Eigen. Sie wurden weiter im Verschubdienst und zur Bedienung von Anschlüssen eingesetzt. Zwischen 1958 und 1968 schieden die meisten von ihnen aus und wurden zerlegt. In Österreich blieben bis heute vier dieser kleinen Maschinen erhalten.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Analog	20	Best.-Nr. 40780	Digital	20	Best.-Nr. 40781	
Digital	NEH	106,9	Rmin 360	10 18 20 30 40 50 60 70 80 90 100	NEH	

ÖBB



Tenderlok Reihe 178 der K.K.St.B.
Betriebs-Nr. 178.49

Abgeleitet aus den 1898 von Karl Gölsdorf für die Schneebergbahn entwickelten kleinen Vierkupplern mit Verbundtriebwerk entstanden bis 1924 211 Maschinen der Reihe 178. Alle Lokomotiven erhielten den typischen Kobelschornstein, differierten aber durch unterschiedlich große Vorratsbehälter leicht in ihrem Gewicht.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Analog	20	Best.-Nr. 40784	Digital	20	Best.-Nr. 40785	
Digital	NEH	106,9	Rmin 360	10 18 20 30 40 50 60 70 80 90 100	NEH	

Produktempfehlung: Passend zu Personenwagen Cu/CDu der K.K.St.B., Best. Nr. 45630 und 45631





SCHÖNSTE DETAILS FÜR DEN SCHWEREN RANGIERDIENST



ORIGINALFOTO: © PETER DRIESCH, HARALD OTT



Diesellok V 90 der DB
Betriebs-Nr. V 90 052

Vor rund 50 Jahren, am 4. August 1964, stellte die Deutsche Bundesbahn die erste von später insgesamt 511 gelieferten Lokomotiven der Baureihen V90/290 und 291 von Mak in Dienst. Die Lokomotiven waren für den schweren Rangier- und Übergabedienst entwickelt worden. Um den Betrieb zu vereinfachen wurde eine Vielzahl der Lokomotiven mit Funkfernsteuerung und automatischer Kupplung ausgerüstet, was

man durch die Vergabe der neuen Baureihen 294, 295 und 296 von außen sichtbar machte. Die Lokomotivfamilie ist bis heute zuverlässig im Einsatz und erst mit Erscheinen der neuen Voith Gravita lässt die DB AG die ersten Lokomotiven der BR 291/295 aus dem Unterhaltungsbestand ausscheiden.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Best.-Nr. 41500	Best.-Nr. 41501	Best.-Nr. 41503
Best.-Nr. 41502	Best.-Nr. 41504	

Modell: Alle Achsen angetrieben; Berücksichtigung aller spezifischen Details der Baureihen 290, 291, 294, 295 und 296 (z.B. unterschiedliche Position des Lüfters, zusätzliche Geländer und unterschiedliche Drehgestellbestückung); Beleuchtung mit wartungsfreien LEDs bestückt; Chassis und Getriebegehäuse aus Zinkdruckguss; geätzte Kühlergitter; Federpuffer; frei stehende Griffe und Griffstangen; freier Blick durch das Führerhaus; Nachbildung des Bremsgestänges; vorbildgetreue Wiedergabe der Drehgestellrahmen inkl. der Achsgetriebe

Digitalversion EXTRA

Folgende Features sind digital schaltbar: Originalsound und angetriebener Lüfter; filigrane elektronische Kupplung mit NEM-Aufnahme; Rangierlicht und rotes Schlusslicht einzeln schaltbar; Führerstandsbeleuchtung





Analog BASIC	Best.-Nr. 41505	Analog BASIC+	Best.-Nr. 41506	Digital EXTRA	Best.-Nr. 41508	Digitale Kupplung	Best.-Nr. 41509	
IV NEM	164,6	Rmin 360	PluX 22	2)	Digital BASIC+	Best.-Nr. 41507	Digital EXTRA	Best.-Nr. 41509

Diesellok BR 291 der DB
Betriebs-Nr. 291 021-4

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Analog BASIC	Best.-Nr. 41520	Analog BASIC+	Best.-Nr. 41522	Digital EXTRA	Best.-Nr. 41524	Digitale Kupplung	Best.-Nr. 41525	
IV NEM	164,6	Rmin 360	PluX 22	2)	Digital BASIC+	Best.-Nr. 41523	Digital EXTRA	Best.-Nr. 41525

Diesellok BR 290 der DB
Betriebs-Nr. folgt

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

ÜBERSICHT DER BESTELNUMMERN UND FUNKTIONEN

Bestellnummern	Seite	Ep.	BASIC	BASIC+	EXTRA		
			Analog Basic =	Analog BASIC+ =	Digital BASIC+ ~	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Diesellok V 90 der DB	24	III	Best.-Nr. 41500	Best.-Nr. 41501	Best.-Nr. 41502	Best.-Nr. 41503	Best.-Nr. 41504
Diesellok BR 291 der DB	25	IV	Best.-Nr. 41505	Best.-Nr. 41506	Best.-Nr. 41507	Best.-Nr. 41508	Best.-Nr. 41509
Diesellok BR 294 der DB AG	26	V	Best.-Nr. 41510	Best.-Nr. 41511	Best.-Nr. 41512	Best.-Nr. 41513	Best.-Nr. 41514
Diesellok BR 294 der DB AG	27	VI	Best.-Nr. 41515	Best.-Nr. 41516	Best.-Nr. 41517	Best.-Nr. 41518	Best.-Nr. 41519
Diesellok BR 290 der DB	25	IV	Best.-Nr. 41520	Best.-Nr. 41521	Best.-Nr. 41523	Best.-Nr. 41524	Best.-Nr. 41525

Funktionen & Hinweise	Analog Basic =	Analog BASIC+ =	Digital BASIC+ ~	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Fahrfunktion	+	+	+	+	+
Lichtwechsel	+	+	+	+	+
Schlusslicht extra schaltbar		⊕ ¹⁾	⊕ ¹⁾	+	+
Führerraumlicht		⊕ ¹⁾	⊕ ¹⁾	+	+
Rangierlicht		⊕ ¹⁾	⊕ ¹⁾	+	+
Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar		+	+	+	+
Digitalschnittstelle		PluX22	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder			+	+	+
Sound				+	+
Energiespeicher		⊕ ^{1) 2)}	⊕ ²⁾	⊕ ²⁾	⊕ ²⁾
Lüfter angetrieben				+	+
Digitale Kupplung				+	+
Hinweis	Nicht digitalisierbar				

¹⁾ Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

²⁾ Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Fahrt in stromlosen Abschnitten oder auf verschmutzten Gleisen

Die nachträgliche Umrüstung von der Analog- zur Digitalversion ist über eine PluX22-Schnittstelle möglich (nur Soundfunktion). Bitte beachten Sie aber, dass eine spätere Nachrüstung der digital fernsteuerbaren Kupplung, des angetriebenen Lüfters und der zusätzlichen Lichtfunktionen nicht möglich ist. Zum Nachrüsten der Variante "Basic+" empfehlen wir Ihnen die Elektronikkomponenten auf Seite 94/95.





SCHÖNER GRUND ZUM JUBELN

50 JAHRE DIESELLOK V 90 – UND NUN GIBT ES
DEN JUBILAR MIT SCHÖNSTEN DETAILS VON BRAWA



ORIGINALFOTO: W. HIRCHE



Diesellok BR 294 der DB AG
Betriebs-Nr. 294 294-4

Zur Einsparung von Rangierpersonal wurde ab 1995 eine große Anzahl der 290er auf Funkfernsteuerung umgebaut. Um die entsprechenden Lokomotiven von der nicht umgebauten Version zu unterscheiden, wurde die Baureihenbezeichnung von 290 auf 294 erhöht.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Best.-Nr. 41510	Best.-Nr. 41511	Best.-Nr. 41513
Best.-Nr. 41512		
Best.-Nr. 41514		

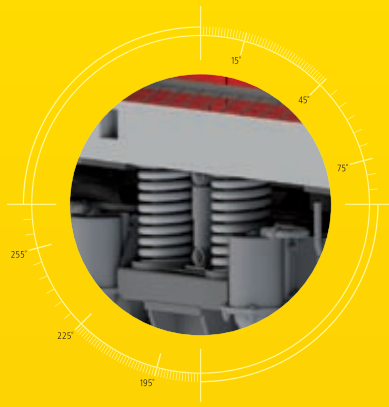
Modell: Alle Achsen angetrieben; Berücksichtigung aller spezifischen Details der Baureihen 290, 291, 294, 295 und 296 (z.B. unterschiedliche Position des Lüfters, zusätzliche Geländer und unterschiedliche Drehgestellbestückung); Beleuchtung mit wartungsfreien LEDs bestückt; Chassis und Getriebegehäuse aus Zinkdruckguss; geätzte Kühlergitter; Federpuffer; frei stehende Griffe und Griffstangen; freier Blick durch das Führerhaus; Nachbildung des Bremsgestänges; vorbildgetreue Wiedergabe der Drehgestellrahmen inkl. der Achsgetriebe

Digitalversion EXTRA

Folgende Features sind digital schaltbar: Originalsound und angetriebener Lüfter; filigrane elektronische Kupplung mit NEM-Aufnahme; Rangierlicht und rotes Schlusslicht einzeln schaltbar; Führerstandsbeleuchtung

Detaillierte Informationen zu den technischen Funktionen der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten finden Sie in der Übersicht auf Seite 25.





12-STELLIGE BETRIEBSNR. AUF DEM MOTORVORBAU (ABB. ABWEICHEND), ORIGINALFOTO: T. POKALLUS



Diesellok BR 294 der DB AG Betriebs-Nr. 294 703-4

Aufgrund des zunehmenden Alters der Baureihen 290 und 294 begann die DB AG in 2002, die in die Jahre gekommenen Motoren zu tauschen. Im DB Fahrzeuginstandhaltungswerk Cottbus erhalten die Lokomotiven seitdem Dieselmotoren vom Typ 8V 4000 R 41 von MTU. Einhergehend mit diesem Umbau ergänzte man zusätzliche

seitliche Rangiergeländer, um neueren Arbeitsschutzrichtlinien nachzukommen. Äußerlich lässt sich der Motorumbau zudem an der um 500 erhöhten Ordnungsnummer erkennen.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Best.-Nr. 41515	Best.-Nr. 41516	Best.-Nr. 41518
Best.-Nr. 41517	Best.-Nr. 41519	

Modell: Alle Achsen angetrieben; Berücksichtigung aller spezifischen Details der Baureihen 290, 291, 294, 295 und 296 (z.B. unterschiedliche Position des Lüfters, zusätzliche Geländer und unterschiedliche Drehgestellbestückung); Beleuchtung mit wartungsfreien LEDs bestückt; Chassis und Getriebegehäuse aus Zinkdruckguss; geätzte Kühlergitter; Federpuffer; frei stehende Griffe und Griffstangen; freier Blick durch das Führerhaus; Nachbildung des Bremsgestänges; vorbildgetreue Wiedergabe der Drehgestellrahmen inkl. der Achsgetriebe

Digitalversion EXTRA

Folgende Features sind digital schaltbar: Originalsound und angetriebener Lüfter; filigrane elektronische Kupplung mit NEM-Aufnahme; Rangierlicht und rotes Schlusslicht einzeln schaltbar; Führerstandsbeleuchtung

Detaillierte Informationen zu den technischen Funktionen der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten finden Sie in der Übersicht auf Seite 25.



DIESELLOK GRAVITA® ÜBERSICHT DER BESTELNUMMERN UND FUNKTIONEN

Bestellnummern	Seite	Ep.	BASIC	BASIC+	EXTRA		
			Analog Basic =	Analog BASIC+ =	Digital BASIC+ ~	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Diesellok Gravita® 15D BR 265 der DB AG	30	VI	Best.-Nr. 42720	Best.-Nr. 42722	Best.-Nr. 42723	Best.-Nr. 42724	Best.-Nr. 42725
Diesellok Gravita® 15D BR 265 Innotrans	31	VI	Best.-Nr. 42726	Best.-Nr. 42728	Best.-Nr. 42729	Best.-Nr. 42730	Best.-Nr. 42731
Diesellok Gravita® 10 BB BR 261 Voith Turbo	30	VI	Best.-Nr. 42786	Best.-Nr. 42788	Best.-Nr. 42789	Best.-Nr. 42790	Best.-Nr. 42791
Diesellok Gravita® 10 BB BR 261 Voith Turbo	30	VI	Best.-Nr. 42792	Best.-Nr. 42794	Best.-Nr. 42795	Best.-Nr. 42796	Best.-Nr. 42797

Funktionen & Hinweise	Analog Basic =	Analog BASIC+ =	Digital BASIC+ ~	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Fahrfunktion	+	+	+	+	+
Lichtwechsel	+	+	+	+	+
Schlusslicht extra schaltbar		+	+	+	+
Führerraumlicht		+	+	+	+
Rangierlicht		+	+	+	+
Fernlicht		+	+	+	+
Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar		+	+	+	+
Digitalschnittstelle		PluX22	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder			+	+	+
Sound				+	+
Energiespeicher				+	+
Lüfter angetrieben				+	+
Digitale Kupplung				+	+

Hinweise	Analog Basic =	Analog BASIC+ =	Digital BASIC+ ~	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Nicht digitalisierbar					

¹⁾ Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung
²⁾ Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Fahrt in stromlosen Abschnitten oder auf verschmutzten Gleisen

- Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert
- Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich
- Einfacher Decodereinbau ohne umfangreiche Neuprogrammierung; alle wesentlichen Werte zur Steuerung (z. B. Licht) befinden sich auf der Hauptplatine und sind vom eingebauten Decoder unabhängig

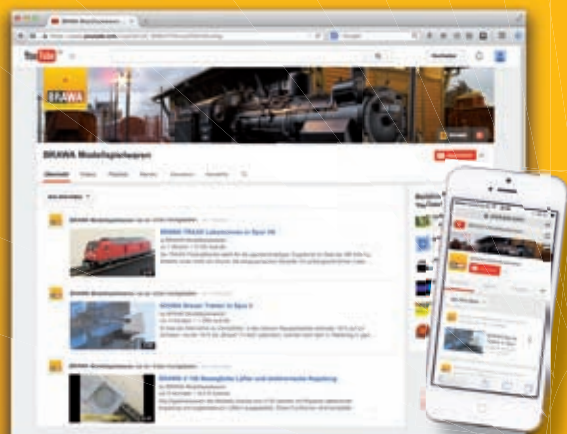
- Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert
- Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)

- Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert
- Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften
- Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)
- Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung

Zum Nachrüsten der Variante "Basic+" empfehlen wir Ihnen die Elektronikkomponenten auf Seite 94/95.

SPANNENDE AUSSICHTEN

BRAWA BIETET WERKSTATTVIDEOS ÜBER EIGENEN YOUTUBE-KANAL



BRAWA YOUTUBE-CHANNEL

Als neuen Service bietet BRAWA einen eigenen Youtube-Kanal an. In unseren Werkstattvideos stellen wir neue Modelle und Funktionen vor – so z. B. die Diesellok TRAXX mit ihren hervorragenden Langsamfahreigenschaften, rauschfreiem 16-Bit-Sound sowie umfangreichen Lichtfunktionen – vom Aufblenden des Fernlichts über die originalgetreu schaltbare Führerstandsbeleuchtung bis hin zur vorbildgerecht beleuchteten Zugzielanzeige. Vorbeischaun lohnt sich, denn der BRAWA Youtube-Kanal wird kontinuierlich ausgebaut und bietet Ihnen noch vor der Auslieferung der Modelle an den Fachhandel einen ersten Eindruck von den zahlreichen Details, die unsere Produkte ausmachen.



Mit dem nebenstehenden QR-Code können Sie den BRAWA Youtube-Kanal ganz bequem auf Ihrem Tablet oder Smartphone aufrufen.

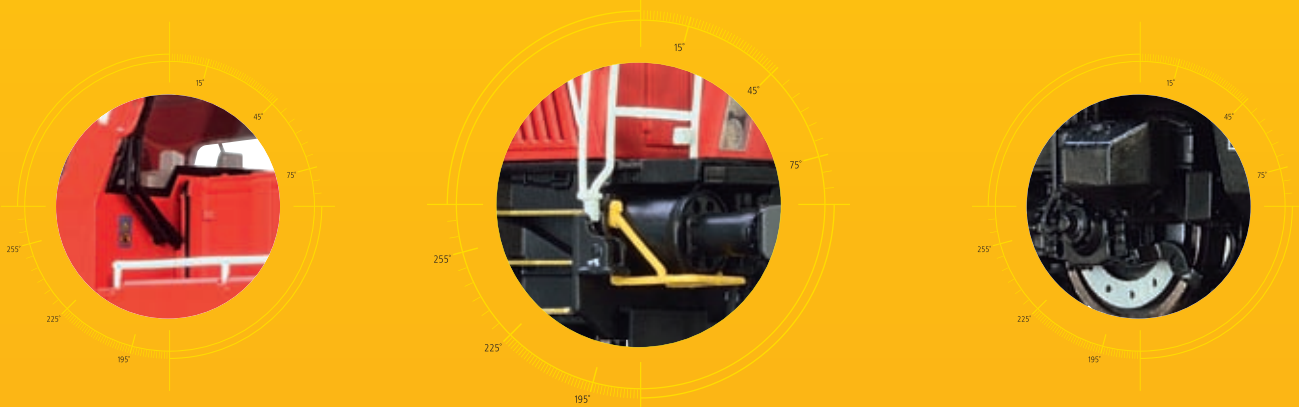


DIGITAL EXTRA: NEUE FUNKTIONEN FÜR NOCH MEHR FAHRSPASS

NEUE AUSSTATTUNGSVARIANTE BRINGT NOCH
MEHR FINESSE AUF DIE SCHIENE



Die Digitalversionen der Diesellok Gravita werden in der Ausstattungsvariante Digital EXTRA mit filigraner elektrischer Kupplung und angetriebenen Lüftern ausgestattet. Diese Funktionen sind komplette Neuentwicklungen und in der von BRAWA umgesetzten Funktion bisher einzigartig. Beide Funktionen sind digital fernsteuerbar. Die Werkstattvideos auf unserem Youtube-Kanal geben Ihnen einen ersten Eindruck dieser Details. In der Lokversion Digital EXTRA bietet BRAWA außerdem die neueste 16-Bit-Soundtechnik (ab Neuheiten 2015) mit hervorragenden Klangeigenschaften.



Modell:

- PluX 22
- Alle Achsen angetrieben
- Extra angesetzte Handläufe
- Fein gravierte Lüftergitter
- Feinst detailliertes, dreidimensionales Drehgestell;

- Feinste Lackierung und Bedruckung
- Führerstandsbeleuchtung und rotes Schlusslicht
- LED-Beleuchtung
- Vorbildgerechte Detaillierung und scharfe Gravuren

Sound- bzw. Digitalausstattung:

- BRAWA Gravita®-Sound;
- Filigrane elektronische Kupplung
- Funktionsfähiger, schaltbarer Lüfter
- Verschiedene Lichtsignalbilder schaltbar
- Zuschaltbares Fernlicht

Die nachträgliche Umrüstung von der Analog- zur Digitalversion ist über eine PluX22-Schnittstelle möglich (nur Soundfunktion). Bitte beachten Sie aber, dass eine spätere Nachrüstung der digital fernsteuerbaren Kupplung, des angetriebenen Lüfters und der zusätzlichen Lichtfunktionen nicht möglich ist.

Detaillierte Informationen zu den technischen Funktionen der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten finden Sie auf der Seite 28.

Diesellok Gravita® 10 BB, BR 261 der DB AG

Betriebs-Nr. 261 036-8

Obwohl das Fahrzeug bisher nur als Prototyp existierte und noch nicht weitgehend erprobt war, entschied sich DB Schenker bei seiner 2007 erfolgten Ausschreibung über 130 Loks für die Gravita® 10BB. Die beauftragten DB-Maschinen sind mittlerweile vollständig produziert und ausgeliefert, sie sind unter der Baureihenbezeichnung BR 261 bundesweit im Einsatz.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Analog BASIC	Best.-Nr. 42792	Analog BASIC+	Best.-Nr. 42794	Digital EXTRA	Best.-Nr. 42796	Digitale Kuppung	Best.-Nr. 42796	
Digital BASIC+	Best.-Nr. 42795	Digital EXTRA	Best.-Nr. 42797	Digitale Kuppung	Best.-Nr. 42797			
VI NEM	180,7	Rmin 360	PluX 22	2	DB			D&H

Detaillierte Informationen zu den technischen Funktionen der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten finden Sie in der Übersicht auf Seite 28.

Diesellok Gravita® 10 BB, BR 261 Werkslok Voith Turbo

Betriebs-Nr. 261 301-6

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Analog BASIC	Best.-Nr. 42786	Analog BASIC+	Best.-Nr. 42788	Digital EXTRA	Best.-Nr. 42790	Digitale Kuppung	Best.-Nr. 42790	
Digital BASIC+	Best.-Nr. 42789	Digital EXTRA	Best.-Nr. 42791	Digitale Kuppung	Best.-Nr. 42791			
VI NEM	180,7	Rmin 360	PluX 22	2	VOITH			D&H

Detaillierte Informationen zu den technischen Funktionen der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten finden Sie in der Übersicht auf Seite 28.

Diesellok Gravita® 15D, BR 265 der DB AG

Betriebs-Nr. 265 030-7

Um diesen Erfolg fortzusetzen, zeigte Voith Lokomotivtechnik 2010 in Berlin die nächstgrößere Schwester der Diesellok Gravita® 10 BB Reihe, die Gravita® 15D. Obwohl nur 1,2 m länger, leistet sie bis zu 1.800 kW und ist damit sowohl für den Streckendienst als auch für den Rangierdienst geeignet. Alle von Voith Lokomotivtechnik gebauten Loks sind außerdem untereinander mehrfachtraktionstauglich.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Analog BASIC	Best.-Nr. 42720	Analog BASIC+	Best.-Nr. 42722	Digital EXTRA	Best.-Nr. 42724	Digitale Kuppung	Best.-Nr. 42724	
Digital BASIC+	Best.-Nr. 42723	Digital EXTRA	Best.-Nr. 42725	Digitale Kuppung	Best.-Nr. 42725			
VI NEM	194,3	Rmin 360	PluX 22	2	DB			D&H

Detaillierte Informationen zu den technischen Funktionen der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten finden Sie in der Übersicht auf Seite 28.





Analog BASIC	Best.-Nr. 42726	Analog BASIC+	Best.-Nr. 42728	Digital EXTRA	Best.-Nr. 42730
Digital BASIC+	Best.-Nr. 42729	Digital EXTRA	Best.-Nr. 42731	Digitale Kuppung	

VI 194,3 Rmin 360 PluX 22 2) VOITH D&H

Modell: Alle Achsen angetrieben; extra angesetzte Handläufe; fein gravierte Lüftergitter; feinst detailliertes, dreidimensionales Drehgestell; feinste Lackierung und Bedruckung; Führerstandsbeleuchtung und rotes Schlusslicht; LED-Beleuchtung vorbildgerechte Detaillierung und scharfe Gravuren.

Detaillierte Informationen zu den technischen Funktionen der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten finden Sie in der Übersicht auf Seite 28.

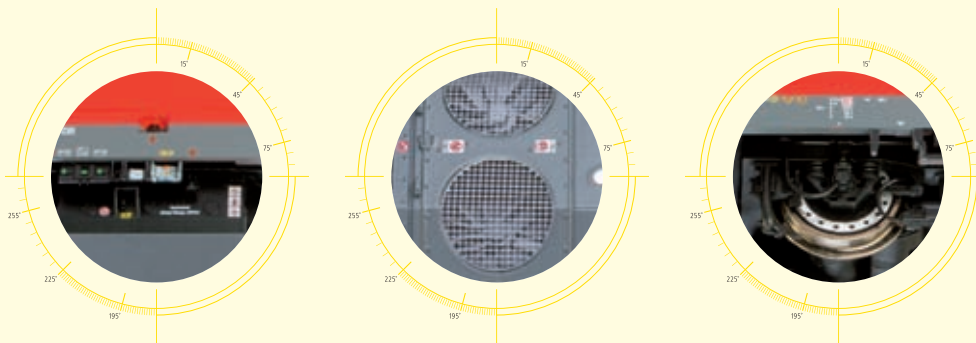


Analog BASIC	Best.-Nr. 42904	Analog BASIC+	Best.-Nr. 42906	Digital EXTRA	Best.-Nr. 42908
Digital BASIC+	Best.-Nr. 42907	Digital EXTRA	Best.-Nr. 42909		

VI 217,2 Rmin 360 PluX 22 2) DB D&H

Modell: Angesetzte Griffstangen (stirnseitig); beleuchtete Zugzielanzeige; feinste Bedruckung und Lackierung; Führerraumbeleuchtung; für Sound vorbereitet, bzw. eingebaut (Ausstattung mit zwei Lautsprechern); geätzte Lüftergitter und Trittleche; inkl. Schneepflug; LED-Beleuchtung; Scheibenwischer einzeln angesetzt; unterschiedliche Ausführung der Bahnräume; Haftreifen.

Detaillierte Informationen zu den technischen Funktionen der unterschiedlichen Motorisierungsvarianten finden Sie in der Übersicht auf Seite 15.



(Abbildungen zeigen TRAXX-Diesellok BR 245, Best.-Nr. 42904 - 42909)

Diesellok Gravita® 15D, BR 265 Innotrans 2012 Voith Turbo

Betriebs-Nr. 265 302-0

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

TRAXX-Diesellok BR 245 der DB AG

Betriebs-Nr. 245 017

Im April 2011 wurde zwischen der Deutschen Bahn AG und Bombardier Transportation ein Rahmenvertrag unterzeichnet, der die Lieferung von bis zu 200 Stück neuen TRAXX P160 DE ME vorsieht. Die Lokomotiven, eine Neubesetzung der Baureihe 245, sind als Ersatz für die mittlerweile in die Jahre gekommenen Großdiesellokomotiven der Baureihe 218 gedacht. Die dieselektrischen Lokomotiven besitzen vier Dieselmotoren (ME – Multi Engine), die vier Generatoren zur Stromerzeugung antreiben, welche wiederum die Fahrmotoren über die Stromrichter speisen. Die Dieselmotoren schalten sich automatisch zu bzw. ab – je nach geforderter Leistung der Lokomotive. Dies dient einer Reduzierung der Leerlaufzeit der Motoren, was sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch auswirkt. Somit passt diese Motorisierung hervorragend in das neue ökologische und nachhaltige Umweltkonzept der DB AG. Aufgrund der Ableitung aus der TRAXX Produktfamilie sind etwa 70 % aller verwendeten Komponenten kompatibel zu den bestehenden TRAXX Lokomotiven. Zusammgebaut und konstruiert wird die Baureihe 245 im ehemaligen Henschel & Sohn Werk in Kassel, das heute zu Bombardier gehört. Großkomponenten wie der Lokkasten und die Drehgestelle werden unter anderem aus den Werken Wroclaw und Siegen zugeliefert. Das erste Baulos von 20 Lokomotiven für DB Regio wurde direkt mit der Vertragsunterzeichnung abgerufen. Auf der InnoTrans 2012 wurde mit 245 003-9 die neue Lokomotivbaureihe offiziell vorgestellt. Die ersten 245er wurden von der DB Regio bereits in Betrieb genommen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Diesellok BR 132 der DR
Betriebs-Nr. 132 041-7

Nachdem die DR bereits zahlreiche Maschinen der Baureihe 130 und 131 im Einsatz hatte, die eigentlich gewünschte universelle Verwendung jedoch wegen der fehlenden Zugheizanlage nicht möglich war, gelang mit der Baureihe 132 endlich der Durchbruch. Die im ersten Jahr gelieferten Lokomotiven wurden fast ausnahmslos auf wichtige Bahnbetriebswerke mit Zugförderungsaufgaben im internationalen Reise- und Güterverkehr verteilt.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Analog	2)	Best.-Nr. 41450	Digital	4)	Best.-Nr. 41451
Digital	2)	Best.-Nr. 41452	Digital	4)	Best.-Nr. 41453



Modell: Beleuchtung mit warmweißen LED; Dachventilatoren drehbar; Drehgestell dreidimensional mit vielen extra angesetzten Teilen; Drehgestell mit Innenlagerung; Fahrgestell und Getriebehälften aus Metall; fein gravierte Details; frei stehende Griffstangen aus Metall; Kühlventilator nachgebildet; Lüftergitter durchbrochen und einzeln angesetzt; Scheibenwischer einzeln angesetzt; Signalphorn einzeln angesetzt



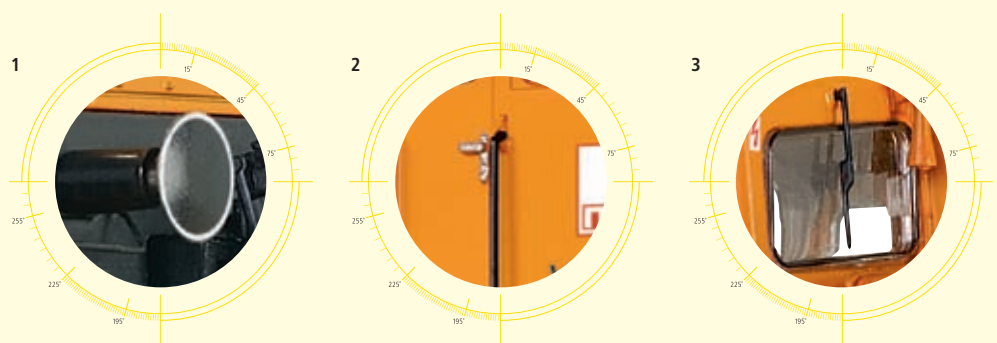
Analog	2)	Best.-Nr. 41454	Digital	4)	Best.-Nr. 41455
Digital	2)	Best.-Nr. 41456	Digital	4)	Best.-Nr. 41457



Modell: Originalgetreu mit ausgebesserter Lackierung

Diesellok BR 132 der DR
Betriebs-Nr. 132 566-1

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



- 1_Federpuffer
- 2_Griffstangen aus Metall
- 3_Passgenaue und bedruckte Fenstereinsätze

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 42616)





Rangierlok V 15 der DR
Betriebs-Nr. V 15 2344

Als Nachfolgerin der Köf II entstand bei der DR aus einer Industrielokomotive von LKM Babelsberg die Rangierlokomotive V 15. Nach einer Baumusterlok aus dem Jahr 1958 entstand ab 1959 eine Nullserie von 20 Maschinen, denen ab 1960 die 249 Serienloks der Reihe V 15.20 folgten. Die Lokomotiven der Baureihe V 15 wurden über das gesamte Gebiet der DR verteilt. Mit ihnen konnte auf vielen kleineren Bahnhöfen der Rangierdienst rationalisiert werden. Noch heute kommen Lokomotiven dieser Baureihe in Industriebetrieben zum Einsatz.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **42618**



Modell: Federpuffer; feinste Bedruckung und Lackierung; Griffstangen aus Metall; maßstabsgetreue Detaillierung; maximales Gewicht durch komplette Zinkdruckguss-Bauweise; passgenaue und bedruckte Fenstereinsätze

Produktempfehlung: Passend zu Personenwagen Baai der DR, Best. Nr. 45530 und 45531



Rangierlok BR 101 der DR
Betriebs-Nr. 101 512-2

Alle Lokomotiven der Baureihe V 15 wurden 1970, im Zuge der Einführung EDV-gerechter Nummern, zur BR 101 umgezeichnet. Die außerordentlich robusten und zuverlässigen Maschinen waren im gesamten Gebiet der Deutschen Reichsbahn im Einsatz. Einige erhielten neue Motoren mit 220 PS.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **42614**



Rangierlok V 22 der Max Bögl
Betriebs-Nr. V 22 1272

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **42616**



Best.-Nr. **42617**



**Verbrennungstriebwagen
Stettin VT 137 der DRG**
Betriebs-Nr. 137 370

Zum Schutz vor Fliegerangriffen während des 2. Weltkrieges wurden viele Triebwagen ihrer meist auffälligen hellen Lackierung beraubt und dunkelgrün lackiert. Aus der Luft waren diese Fahrzeuge somit schwerer zu erkennen.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Analog		Best.-Nr. 44212	Digital		Best.-Nr. 44213			
Digital		Best.-Nr. 44214	Digital		Best.-Nr. 44215			
	468	Rmin 360		2)				

Modell: Überarbeitete Radsätze sowie neue Verbindung zwischen den Fahrzeugteilen: neuer Motor/Antrieb mit Dreipunktlagerung für optimierte Fahreigenschaften; epochengerechte Beleuchtung; extra angesetzte Scheibenwischer und Signalhalter; Federpuffer; fein gravierte Drehgestelle; feinste Bedruckung und Lackierung; frei stehende Griffstangen; Führerstandbeleuchtung und Stirnbeleuchtung digital getrennt schaltbar;

**Verbrennungstriebwagen
Stettin VT 45.5 der DB**
Betriebs-Nr. VT 45 502

Von den in der Britischen Zone vorhandenen Triebwagen wurden einige wieder aufgearbeitet, die anderen mussten wegen Kriegsschäden ausgemustert werden. Allerdings wurden dabei diverse Ersatzteile gewonnen, die eine lange Erhaltung der verbliebenen Fahrzeuge sicherte. Bei der Aufarbeitung erhielten die Triebwagen wiederum einen komplett roten Anstrich, der an die Farbgebung bei Auslieferung erinnerte. Über viele Jahre war Bielefeld die Einsatzstelle der jetzt als VT 45 502 - 504 bezeichneten Fahrzeuge. Von hier aus kamen sie in den 50er-Jahren in respektablen Langläufen zum Einsatz. So gab es eine in Kassel Hbf gebrochene Verbindung Frankfurt/M.-Bielefeld und den Dreiecksverkehr Bielefeld-Würzburg, Würzburg-Hannover, Hannover-Kassel-Bielefeld.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Analog		Best.-Nr. 44208	Digital		Best.-Nr. 44209			
Digital		Best.-Nr. 44210	Digital		Best.-Nr. 44211			
	468	Rmin 360		2)				

**Verbrennungstriebwagen
Stettin VT 137 der DR**
Betriebs-Nr. VT 137 331

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015

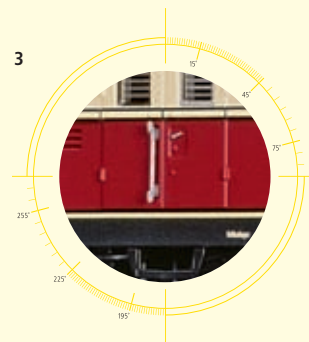
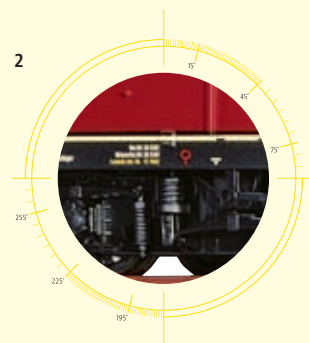


Analog		Best.-Nr. 44200	Digital		Best.-Nr. 44201			
Digital		Best.-Nr. 44202	Digital		Best.-Nr. 44203			
	468	Rmin 360		2)				





für Sound vorbereitet bzw. eingebaut; Getriebekblock aus Zinkdruckguss; maßstäbliche Federpuffer; mehrteiliger Führerstand; Schnittstelle und Lautsprecher über Klappe am Wagenboden zugänglich; viele extra angesetzte Teile am Drehgestell; vierteilige Inneneinrichtung inkl. Innenbeleuchtung; vorbildlich gewellte Radscheiben aus Zinkdruckguss



- 1_Epochengerechte Beleuchtung
- 2_Viele extra angesetzte Teile am Drehgestell
- 3_Frei stehende Griffstangen

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 44200)





LEICHTGEWICHT FÜR NEBENBAHNSTRECKEN – SCHWER BESTÜCKT MIT DETAILS

STEUERWAGEN VB 147 DER DB



Steuerwagen VB 147 der DB Betriebs-Nr. VB 147 002

Für den Einsatz mit dem Wumag-Leichtbautriebwagen mit mechanischer Leistungsübertragung bestellte die DRG in Görlitz drei und dann nochmals 25 leichte vierachsige Beiwagen, die zur Hälfte in Görlitz und Uerdingen gebaut wurden. Die drei Vorserienfahrzeuge unterschieden sich nur in Details des Fahrgastraumes von den später gebauten Fahrzeugen. Allen gemein waren zwei Drehgestelle Görlitzer Bauart, keine Übergangsmöglichkeit und ein Fahrgastraum 3. Klasse, bei den Serienwagen durch eine Trennwand mit Drehtür in zwei Großräume unterteilt. Teilweise erfolgte später der Einbau einer Einrichtung der 2. Klasse. Bis 1939 erfolgte ihr Einsatz gemeinsam mit verschiedenen Triebwagentypen fast über das gesamte Reichsgebiet verteilt. Beheimatungen gab es u.a. in den Rbd Altona, Essen, Erfurt, Mainz, Kassel, Köln, Nürnberg, Stettin, Stuttgart und Wuppertal.

Wegen ihres geringen Gewichts wurden viele während des Krieges auf den Bergstrecken der Alpen als lokbespannte Züge eingesetzt. Dadurch verblieben fünf VB bei den ÖBB. Die DB übernahm sieben und baute teilweise einen Führerstand für die indirekte und später direkte Wendezugsteuerung ein. Dabei unterblieb eigenartigerweise eine Umzeichnung in „VS“. Die letzten schieden erst Mitte der 60er-Jahre in Nürnberg und Frankfurt aus. Die DR hatte fünf VB im Bestand und nutzte sie hauptsächlich im lokbespannten Einsatz mit Diesellok. Anfänglich kamen V 36 zum Einsatz (Halle/Insel Usedom), später die BR V 15; V 23 und V 60. Der letzte, der seit 1970 als BR 197 bezeichneten VB verkehrte bis 1985 beim Bw VB 147 Jerichow mit einer Lok der BR 110.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **45241**



- Einzel angesetzte und frei stehende Griffstangen und Trittsufen
- Fein detaillierte Drehgestelle
- Feinste Gravuren
- Inkl. Innenbeleuchtung und Schlussbeleuchtung

- Kurzkupplungskinematik
- Mehrteilige Inneneinrichtung
- Passgenau eingesetzte Fenster
- Räder aus Metall





Best.-Nr. **45242**



Modell: Einzeln angesetzte und frei stehende Griffstangen und Trittstufen; fein detaillierte Drehgestelle; feinste Gravuren; inkl. Innenbeleuchtung und Schlussbeleuchtung; Kurzkupplungskinematik; mehrteilige Inneneinrichtung; passgenau eingesetzte Fenster; Räder aus Metall



Triebwagenbeiwagen VB 147 der DB

Betriebs-Nr. VB 147 033

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **45243**



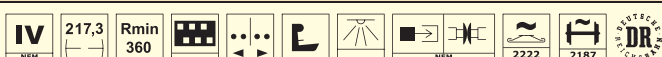
Triebwagenbeiwagen VB 147 der DR

Betriebs-Nr. 197 801-4

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **45244**



Triebwagenbeiwagen VB 147 der DR

Betriebs-Nr. 197 805-8

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015





KOMFORTABLER VIERACHSER IN BEWÄHRTER ORIGINALTREUE

PERSONENWAGEN AB4YSE UND BYE DER DRG



PASSGENAU EINGESETZTE FENSTER

EXAKT NACHGEBILDETER RAHMEN
MIT VIELEN ANGESETZTEN EINZELTEILEN

FÜR INNENBELEUCHTUNG
VORBEREITET

BEST. NR. 46151

BEST. NR. 46152



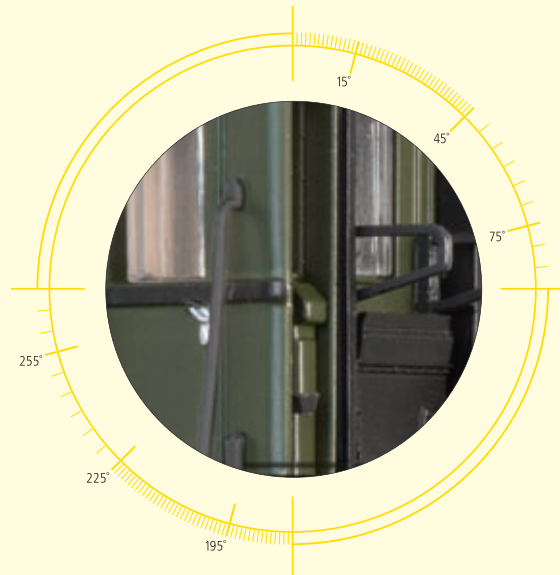
Personenwagen AB4yse-37/55 und Bye-36/50 der DRG

Mitte der 20er-Jahre begann die DRG den Reisekomfort ihrer Eil- und Personenzugverbindungen deutlich aufzuwerten. Neben den neu beschafften Zweiachsern kamen hier vor allem vierachsige Abteilwagen auf den Fernstrecken zum Einsatz (es gab z.B. beschleunigte Personenzüge München – Berlin). Ab 1928 begann man mehrere vierachsige Durchgangswagen mit offenen Übergängen zu erproben, die künftig in diesen Verkehren eingesetzt werden sollten. Die Erprobungswagen bewährten sich und ab 1930 wurden über 1.000 B- BC- und C4i in genieteter Bauweise beschafft. Charakteristisch war dabei, dass der B-Teil immer einflügelige Türen hatte, während beim C-Teil Doppeltüren verbaut wurden. Als die Fortschritte der Schweißtechnik auch für den Waggonbau nutzbar waren, galt es die bewährte Konstruktion anzupassen. So wurden 1935 wiederum je drei Probewagen der Bauformen BC und C beschafft, denen eine fast unveränderte Serienfertigung folgte. Trotz der Gewichtseinsparung hatten die geschweißten Wagen weniger Plätze als ihre genieteten Vorgänger, da die DRG die Fahrgasträume großzügiger ausführte. So gab es auch größere Fenster und deren um 150 mm tiefer platzierte Unterkante

bot vor allem „Steppkes“ ein besseres Sichtfeld auf den Bahnbetrieb, der noch nicht von Schallschutzwänden dominiert wurde. In der geschweißten Ausführung entstanden so in sechs Jahren nochmals über 1.000 C- und 145 BC-Wagen, bevor in Form der Schürzenwagen der Fortschritt noch weitere Verbesserungen möglich machte. Der Krieg zerstreute die Eilzugwagen über halb Europa, größere Bestände gab es außerhalb der deutschen Bahnen u. a. bei den ÖBB, SNCF und PKP. Bei der DB und DR blieben die Wagen bis Ende der 70er-Jahre im Bezirksverkehr unverzichtbar und wurden so über vierzig Jahre alt. Bis in die 60er-Jahre wurden sie auch international eingesetzt und kamen so von Skandinavien bis zum Balkan. Es gab zahlreiche Umbauten, u. a. zu Schlaf-, Speise-, Büffet- und Halbgepäckwagen. Zum Jubiläum im Jahr 1985 arbeitete die DB einen kompletten Zug aus mehreren verschiedenen Eilzugwagentypen auf. Leider sind diese Wagen heute auf mehrere Standorte verstreut und nur noch wenige davon betriebsfähig.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015





EXAKT NACHGEBILDETE DREHGESTELLE
DER BAUART GÖRLITZ III LEICHT
MIT VIERFACH FEDERUNG

NACHBILDUNG DER DACHNIETE

MEHRTEILIGE INNENEINRICHTUNG,
MEHRFARBIG

VORBILDICHE GROSSE
DIMENSIONIERUNG DER FENSTER

BEST. NR. 46150



HANDMUSTER

ABBILDUNG ZEIGT EINE KOMBINATION AUS DEN DREI EINZELPRODUKTEN

Personenwagen AB4yse-37/55 der DRG

Betriebs-Nr. 33 581 Nürnberg

Best.-Nr. **46150**



Personenwagen Bye-36/50 der DRG

Betriebs-Nr. 73 441 Nürnberg

Best.-Nr. **46151**



Personenwagen Bye-36/50 der DRG

Betriebs-Nr. 73 428 Nürnberg

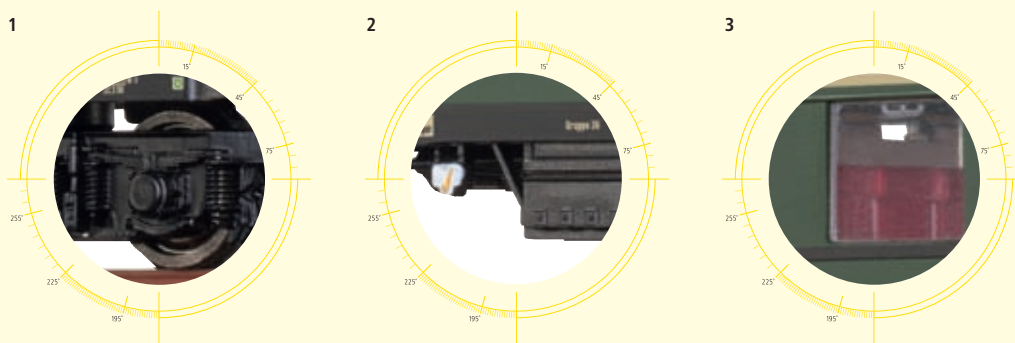
Best.-Nr. **46152**



- Epochengerechte Bauartunterschiede
- Exakt nachgebildete Görlitz III leicht Drehgestelle mit vierfach Federung
- Exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen
- Für Innenbeleuchtung vorbereitet
- Mehrteilige Inneneinrichtung, mehrfarbig
- Einzelsitze
- Kurzkupplungskinematik
- Dreipunktlagerung
- Metallachsager
- Nachbildung der Dachniete
- Passgenau eingesetzte Fenster
- Räder aus Metall
- Vollständige Wiedergabe der Bremsanlage
- Vorbildliche große Dimensionierung der Fenster



- 1_Exakt nachgebildete Görlitz III leicht Drehgestelle mit vierfach Federung
- 2_Exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen
- 3_Mehrteilige und mehrfarbig Inneneinrichtung



(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 46153)

Die Abbildung zeigt die folgenden Einzelprodukte (von links nach rechts):

Personenwagen B4ye-36/50 der DB
Betriebs-Nr. folgt

Personenwagen B4ye-36/50 der DB
Betriebs-Nr. folgt

Personenwagen AB4yse-37/55 der DB
Betriebs-Nr. folgt

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Best.-Nr. 46155	Best.-Nr. 46154

Modell: Dreipunktlagerung; Einzelsitze; epochengerechte Bauartunterschiede; exakt nachgebildete Görlitz III leicht Drehgestelle mit vierfach Federung; exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen; für Innenbeleuchtung vorbereitet; Inneneinrichtung mehrfarbig; Kurzkupplungskinematik; mehrteilige Inneneinrichtung; Metallachslager; Nachbildung der Dachniete; passgenau eingesetzte Fenster; Räder aus Metall; vollständige Wiedergabe der Bremsanlage; vorbildliche große Dimensionierung der Fenster

Die Abbildung zeigt die folgenden Einzelprodukte (von links nach rechts):

Personenwagen B4ye-36/50 der DB
Betriebs-Nr. folgt

Personenwagen B4ye-36/50 der DB
Betriebs-Nr. folgt

Personenwagen AB4yse-37/55 der DB
Betriebs-Nr. folgt

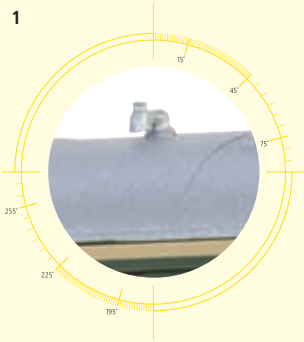
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



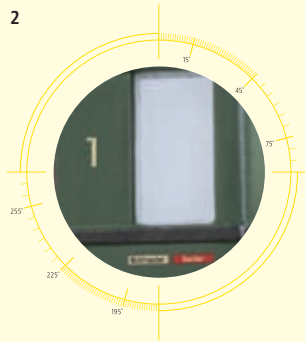
Best.-Nr. 46158	Best.-Nr. 46157



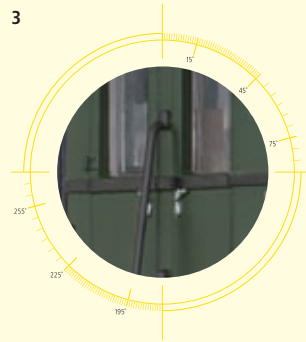
1



2



3



- 1_Nachbildung der Dachniete
- 2_Passgenau eingesetzte Fenster
- 3_Viele extra angesetzte Teile

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 46153)



Best.-Nr. **46153**



Best.-Nr. **46156**



Die Abbildung zeigt die folgenden Einzelprodukte (von links nach rechts):

Personenwagen B4ye-36/50 der DR
Betriebs-Nr. folgt

Personenwagen B4ye-36/50 der DR
Betriebs-Nr. folgt

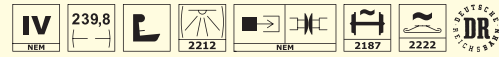
Personenwagen AB4yse-37/56 der DR
Betriebs-Nr. folgt

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **46161**

Best.-Nr. **46160**



Modell: Dreipunktlagerung; Einzelsitze; epochengerechte Bauartunterschiede; exakt nachgebildete Görlitz III leicht Drehgestelle mit vierfach Federung; exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen; für Innenbeleuchtung vorbereitet; Inneneinrichtung mehrfarbig; Kurzkupplungskinematik; mehrteilige Inneneinrichtung; Metallachslager; Nachbildung der Dachniete; passgenau eingesetzte Fenster; Räder aus Metall; vollständige Wiedergabe der Bremsanlage; vorbildliche große Dimensionierung der Fenster

Die Abbildung zeigt die folgenden Einzelprodukte (von links nach rechts):

Personenwagen B4ye-36/50 der SNCF
Betriebs-Nr. folgt

Personenwagen B4ye-36/50 der SNCF
Betriebs-Nr. folgt

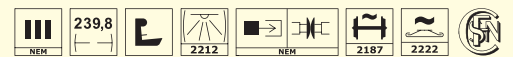
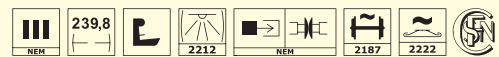
Personenwagen AB4yse-37/56 der SNCF
Betriebs-Nr. folgt

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **46164**

Best.-Nr. **46163**



Die Abbildung zeigt die folgenden Einzelprodukte (von links nach rechts):

Personenwagen B4ye-36/50 der ÖBB
Betriebs-Nr. folgt

Personenwagen B4ye-36/50 der ÖBB
Betriebs-Nr. folgt

Personenwagen AB4yse-37/57 der ÖBB
Betriebs-Nr. folgt

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **46167**

Best.-Nr. **46166**

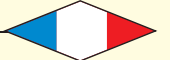
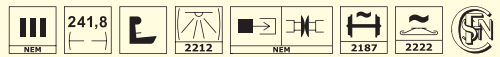




Best.-Nr. **46159**



Best.-Nr. **46162**



Best.-Nr. **46165**





UMBAUWAGEN VON IHRER SCHÖNSTEN SEITE

PERSONENWAGEN 4YG DER DB

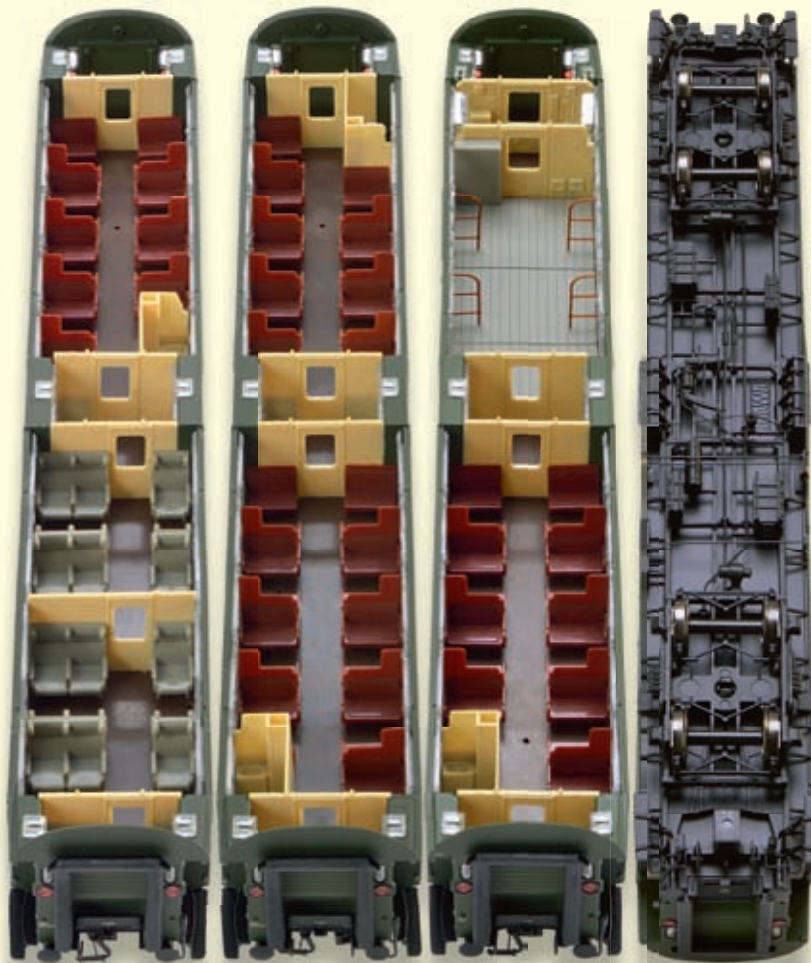


Aufgrund des großen Mangels an Reise- und Eilzugwagen nach dem 2. Weltkrieg und dem allgemein schlechten Zustand des Fahrzeugparks wurde schon mit der Präsentation der 3-achsigen Umbauwagen auch ein Umbauprogramm für 4-achsige Wagen angekündigt. Konstruktiv wurde die Entwicklung der neuen 4yg-Wagen sehr nahe an die der 3yg-Wagen angelehnt, was zur Übernahme zahlreicher Komponenten führte. Die Ähnlichkeit zwischen beiden Wagenbauarten ist daher unverkennbar. Allerdings erhielten die 4yg einen Mitteleinstieg, der sich schon bei den neuen 26,4 m Städteschnellzugwagen bewährt hatte und zu einer symmetrischen Aufteilung führte. Als Spenderwagen dienten größtenteils 4-achsige Abteilwagen preußischer Bauart.

Die Fahrzeugrahmen der Spenderwagen wurden alle auf die einheitliche Länge von 19.460 mm gebracht und dann mit dem neuen stählernen Aufbau fest verbunden. Der erste Probewagen wurde noch im Jahr 1955

durch das Aw Hannover geliefert. In den Folgejahren bis Anfang der 1960er entstanden so über 1.800 Wagen der drei Hauptgattungen AB4yg, B4yg und BPw4yg. Für die bis 1958 gebauten Wagen verwendete man noch aufgearbeitete Drehgestelle der preußischen Regelbauart und Schwanenhalsdrehgestelle. Danach verbaute man das neu entwickelte Minden-Deutz leicht Drehgestell. Für den unabhängigen Einsatz mit allen drei Traktionsarten erhielten alle Wagen sowohl eine Dampf- wie auch E-Heizung. Durch die späte Lieferung der AB4yg war eine typenreine Zugbildung nicht von Anfang an möglich und so reihte man bis 1958 meist A- oder AB-Vorkriegseilzugwagen in die aus B4yg-Wagen gebildeten Züge ein. Dabei verteilten sich die Wagen über das gesamte Bundesgebiet. Aus dem eigentlichen Vorhaben, alle Wagen zum 1.1.1990 auszumustern wurde jedoch nichts, da aufgrund der Wende der Bedarf an Wagen stark anstieg. So kamen vereinzelt sogar Wagen bis nach Berlin. Erst zum 28.2.1994 sind die letzten 4yg-Wagen aus dem Bestand der Deutschen Bahn ausgemustert worden.





HANDMUSTER



ORIGINALGETREUER FAHRBETRIEB: DIE PERSONENWAGEN 4YG PASSEN PERFECT ZUR BRAWA DIESELLOK V 100 DER DB, DIE SICH DURCH EIN HOHES MASS AN ORIGINALTREUE UND EINE BESONDERS LIEBEVOLLE WIEDERGABE ALLER DETAILS AUSZEICHNET – VOM FUNKTIONSFÄHIGEN LÜFTER ÜBER DIE FILIGRANE ELEKTRONISCHE KUPPLUNG HIN ZU DEN SPEZIFISCHEN UNTERSCHIEDEN DER EINZELNEN BAUREIHEN.



Personenwagen AB4yge der DB
Betriebs-Nr. 34 136 Ffm

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **46075**



Modell: Mit Minden-Deutz 41 Drehgestell

Personenwagen B4yge der DB
Betriebs-Nr. 75 856 Ffm

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **46076**



Modell: Mit Minden-Deutz 41 Drehgestell

Personenwagen B4yge der DB
Betriebs-Nr. 75 878 Ffm

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **46077**



Modell: Mit Minden-Deutz 41 Drehgestell

- Alle Griffstangen frei stehend, auch am Mitteleinstieg
- Berücksichtigung aller Unterschiede am Rahmen für AB4yge und B4yge
- Einzelsitze
- Mehrteilige Drehgestelle in exakter Nachbildung
- Exakt nachgebildetes Chassis mit vielen angesetzten Einzelteilen
- Frei stehende Wagenkastenstützen
- Für Innenbeleuchtung und Schlussbeleuchtung vorbereitet
- Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert
- Kurzkupplungskinematik
- Maßstäblich schmaler Rahmen
- Maßstäbliche Schlusslichter
- Mehrteilige Inneneinrichtung
- Nachbildung der Dachschweißnähte
- Passgenau eingesetzte Fenster
- Stirnseitige Fenster im Zugführerabteil
- Trittnachbildung an allen Einstiegen
- Vollständige Wiedergabe der Bremsanlage





Best.-Nr. **46078**



Modell: Mit Minden-Deutz 41 Drehgestell

Personenwagen AByg der DB
Betriebs-Nr. 50 80 38-11 135-9

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **46079**



Modell: Mit Minden-Deutz 41 Drehgestell

Personenwagen Byg der DB
Betriebs-Nr. 50 80 29-12 060-9

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **46080**



Modell: Mit Minden-Deutz 41 Drehgestell

Personenwagen Byg der DB
Betriebs-Nr. 50 80 29-12 292-8

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



- 1 Alle Griffstangen freistehend, auch am Mitteleinstieg
- 2 MaBstäbliche Schlusslichter; für Schlussbeleuchtung vorbereitet (Best.-Nr. 2216)
- 3 MaBstäblich schmaler Rahmen

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 46075)



Personenwagen Bi der DB

Betriebs-Nr. 85 791 Nür

Wegen ihres geringen Eigengewichts kamen die Wagen vor allem dort zum Einsatz, wo aufgrund von Steigungen nur niedrige Zuglasten befördert werden konnten. Eine der wichtigsten Einsatzstrecken war bis in die 60er-Jahre die Höllentalbahn von Freiburg nach Neustadt und Seebugg. Die Beiwagen liefen hinter Verbrennungstriebwagen und häufig auch mit ETA. Während des Zweiten Weltkrieges waren bei allen Gattungen erhebliche Verluste zu verzeichnen. Die DB baute hauptsächlich die Civ-33 in Steuerwagen für ETA um. Es gab aber auch weiterhin Fahrzeuge, die nur als Beiwagen einsetzbar waren und einige Steuerwagen für Verbrennungstriebwagen. Nach Ausmusterung der letzten ETA wurden die verbliebenen Steuerwagen wieder in den Reisezugwagenpark eingereiht und nach Ablauf der Nutzungsdauer ausgemustert.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **45526**



Modell: Achshalter aus Metall; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Achslagerdeckel, Aufstiege und Tritte; epochengerecht unterschiedliche Puffer; extra angesetzte Bremsanlage, Federpakete, Wenderlüfter und Achsbremsgestänge; feinste Bedruckung und Lackierung; feinste Nieten und Gravuren; Griffstangen, Leitungen und Signalhalter einzeln angesetzt; originalgetreuer Nachbau des Unterbodens; variantengerechte Inneneinrichtung; WC variantengerecht/vorbildgetreu angeordnet



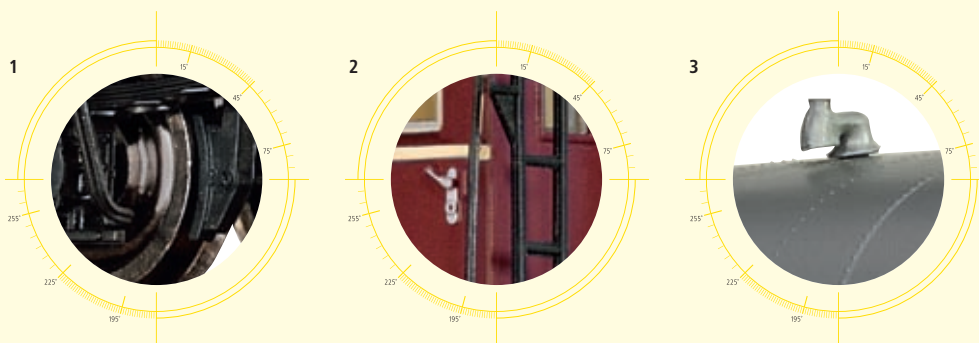
Best.-Nr. **45528**



Personenwagen Bi der DB

Betriebs-Nr. 85 796 Nür

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



1_Bremsbacken in Radebene

2_Einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte

3_Extra angesetzte Wenderlüfter

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 45528)





Personenwagen Baai der DR
Betriebs-Nr. 190 810-2

Die DR reichte einen Teil der Beiwagen in den Reisezugwagenpark ein und lackierte diese Fahrzeuge im herkömmlichen Grün. Die verbliebenen Beiwagen kamen aufgrund der vorhandenen Eigenheizung meist mit Dieselloks zum Einsatz. Die Palette reichte hier von der Kö bis zur V 100. Die letzten Ausmusterungen erfolgten erst Anfang der 80er-Jahre. Erhalten blieben bei DR und DB mehrere Wagen, besonders erwähnenswert ist der Zusammenzug eines kompletten Zuges in Seeburg, der zukünftig wieder auf der Hölentalbahn eingesetzt werden soll.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **45530**



Modell: Achshalter aus Metall; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte Achslagerdeckel, Aufstiege und Tritte; epochengerecht unterschiedliche Puffer; extra angesetzte Bremsanlage, Federpakete, Wendlerlüfter und Achsbremsgestänge; feinste Bedruckung und Lackierung; feinste Nieten und Gravuren; Griffstangen, Leitungen und Signalhalter einzeln angesetzt; originalgetreuer Nachbau des Unterbodens; variantengerechte Inneneinrichtung; WC variantengerecht/vorbildgetreu angeordnet

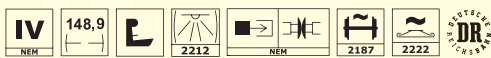
Produktempfehlung: Passend zu Rangierlok V 15 der DR, Best.-Nr. 42618



Personenwagen Baai der DR
Betriebs-Nr. 190 811-0

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **45531**



Personenwagen pr11 C3tr der SNCF
Betriebs-Nr. 16306

LIEFERBAR

Best.-Nr. **45485**



Modell: Feinste Bedruckung und Lackierung; für Innenbeleuchtung vorbereitet; Inneneinrichtung eingebaut; Speichenräder aus Metall; viele extra angesetzte Griffstangen





REISEZUGWAGEN MIT WIENER CHARME UND VORBILDLICHEN DETAILS

PERSONENWAGEN CU/CDU DER K.K.ST.B

Nach zahllosen Planungen und jahrzehntelangen Projekten und Diskussionen wurde ab 1898 die Wiener Stadtbahn errichtet. Statt der geplanten sechs Linien wurden nur vier mit einer Streckenlänge von rund 39 km gebaut. Den Hauptteil der Kosten trug der Staat, daneben waren die Stadt Wien und Niederösterreich am Bau beteiligt. Entsprechend dieser Kostenverteilung spielten beim Bau auch stadtplanerische Überlegungen nur eine untergeordnete Rolle, vielmehr kamen die Militärstrategen zum Zug. Daher gab es weder eine direkte Strecke ins Zentrum, noch wurde auf die für Stadtverkehre bereits mögliche elektrische Traktion gesetzt. Gebaut wurde in Regelspur, den Betrieb übernahm die k.k. Staatsbahn mit Dampflokomotiven. Für den zu erwartenden Verkehr beschaffte man zwischen 1896 und 1902 insgesamt 864 zweiachsige Reisezugwagen der Gattungen Cu und CDu. Diese hatten einen Achsstand von 5000 mm, ein hochgewölbtes Dach,

Dampfheizung, Vakuumbremse und eine braune Holzbeplankung mit den charakteristischen Doppelfenstern. Ihre Form diente als Vorbild für zahlreiche weitere Reisezugwagen für Lokalbahnen. Später wurden die Dachenden teilweise gerade ausgeführt und die Wagenkästen mit einer Blechverkleidung versehen. Nach der Verpachtung und Elektrifizierung eines Teils der Stadtbahn durch die Stadt Wien, besorgten sie auch den Regionalverkehr im Wiener Umland. 1941 fanden beide Gattungen noch unter den Nummernreihen 206 541-207 117 (ex Cu) und 207 701-207 838 (ex CDu) Aufnahme in den Nummernkreis der DRG. Infolge der Kriegereignisse wurden viele Wagen über halb Europa verstreut und fanden sich nach 1945 u.a. bei der DR und in Jugoslawien und Rumänien. Als Vertreter der ursprünglichen Wiener Stadtbahn ist Cu 9424 heute im Technischen Museum Wien zu besichtigen.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



ORIGINALPHOTO: SAMMLUNG H. HELESS



Personenwagen Cu der K.K.St.B.
Betriebs-Nr. folgt



CAD-KONSTRUKTION

Best.-Nr. **45630**



LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

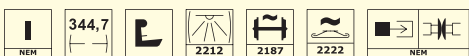


Personenwagen Bu/Cu/CDu der K.K.St.B, 3er-Set
Betriebs-Nr. folgen



CAD-KONSTRUKTION

Best.-Nr. **45631**



LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Produkttempfehlung: Passend zu Tenderlok 178 der K.K.St. B, Best.-Nr. 40784 - 40787



- Konstruktive Berücksichtigung der epochentypischen Details wie z.B. Dachlaufbretter und Lüfter
- Originalgetreue Farbgebung: Dach grau/weiß, Wagenkasten lasiertes Holz, Fahrwerk schwarz
- Dreipunktlagerung
- Durchbrochene Wagenkastenstütze
- Fein detailliertes, dreidimensionales Bühngeländer
- Kurzkupplungskinematik
- Nachbildung der Saugluftbremse



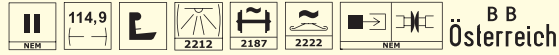


ORIGINALFOTO: SAMMLUNG H. HELESS

Personenwagen Cu der BBÖ
Betriebs-Nr. folgt

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **45632**

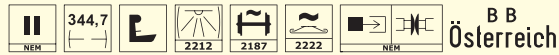


Personenwagen Cu/CDu der BBÖ, 3er-Set
Betriebs-Nr. folgen

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



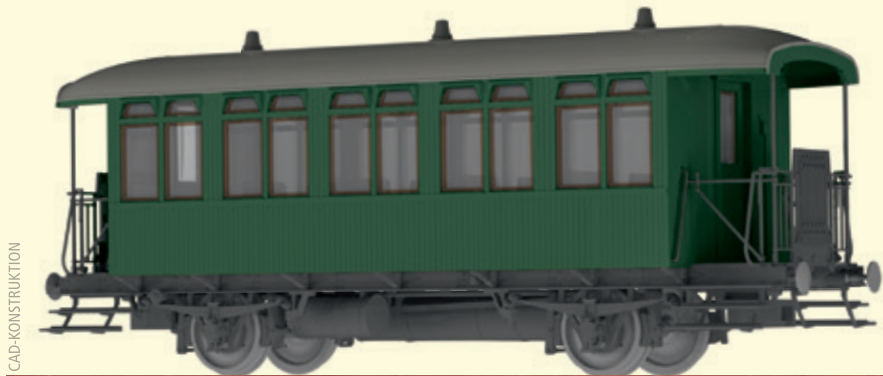
Best.-Nr. **45633**



Modell: Konstruktive Berücksichtigung der epochentypischen Details wie z.B. Dachlaufbretter und Lüfter; Dreipunktlagerung; durchbrochene Wagenkastenstütze; fein detailliertes, dreidimensionales Bühnengeländer; Kurzkupplungs kinematik Nachbildung der Saugluftbremse; originalgetreue Farbgebung: Dach grau/weiß, Wagenkasten lasiertes Holz, Fahrwerk schwarz

Personenwagen Cu der ÖBB
Betriebs-Nr. folgt

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **45634**



Personenwagen Cu/CDu der ÖBB, 3er-Set
Betriebs-Nr. folgen

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



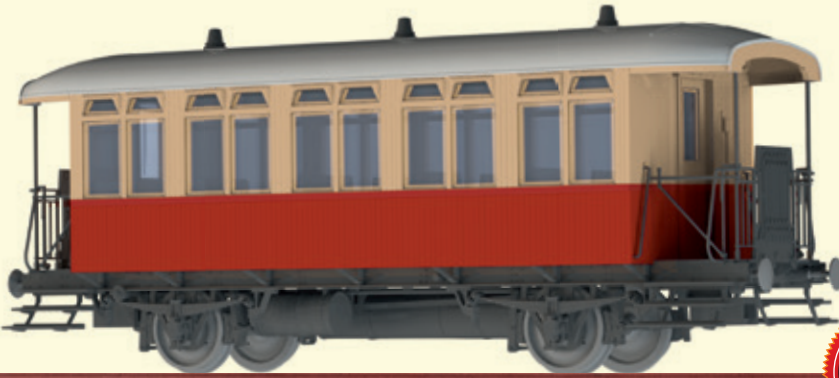
Best.-Nr. **45635**



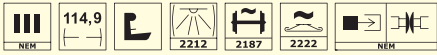
Modell: Originalgetreue Farbgebung: Dach grau, Wagenkasten grün, Fahrwerk schwarz



CAD-KONSTRUKTION



Best.-Nr. **45636**



Personenwagen Cu der Lokalbahn Lambach-Haag
Betriebs-Nr. folgt

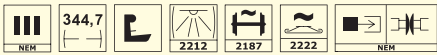
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



CAD-KONSTRUKTION



Best.-Nr. **45637**



Personenwagen Cu/CDu der Lokalbahn Lambach-Haag, 3er-Set
Betriebs-Nr. folgen

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Modell: Konstruktive Berücksichtigung der epochentypischen Details wie z.B. Dachlaufbretter und Lüfter; Dreipunkt-lagerung; durchbrochene Wagenkastenstütze; fein detailliertes, dreidimensionales Bühnengeländer; Kurzkupplungs-kinematik Nachbildung der Saugluftbremse; originalgetreue Farbgebung: Dach grau/weiß, Wagenkasten beige/rot, Fahrwerk schwarz

CAD-KONSTRUKTION



Best.-Nr. **45638**



Personenwagen Cu der DRG
Betriebs-Nr. folgt

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

CAD-KONSTRUKTION



Best.-Nr. **45639**



Personenwagen Cu/CDu der DRG, 3er-Set
Betriebs-Nr. folgen

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Modell: Originalgetreue Farbgebung: Dach grau, Wagenkasten lasiertes Holz, Fahrwerk schwarz



CAD-KONSTRUKTION



Personenwagen Cu der FS
Betriebs-Nr. folgt

Best.-Nr. **45640**



LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Modell: Konstruktive Berücksichtigung der epochentypischen Details wie z.B. Dachlaufbretter und Lüfter; Dreipunktlagerung; durchbrochene Wagenkastenstütze; fein detailliertes, dreidimensionales Bühnengeländer; Kurzkupplungskinematik; Nachbildung der Saugluftbremse

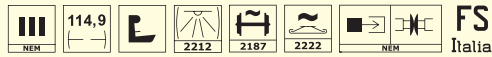


CAD-KONSTRUKTION



Personenwagen Cu der FS
Betriebs-Nr. folgt

Best.-Nr. **45641**



LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

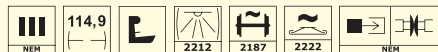


ORIGINALFOTO: SAMMLUNG H. HELESS



Personenwagen Cu der MAV
Betriebs-Nr. folgt

Best.-Nr. **45642**



LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

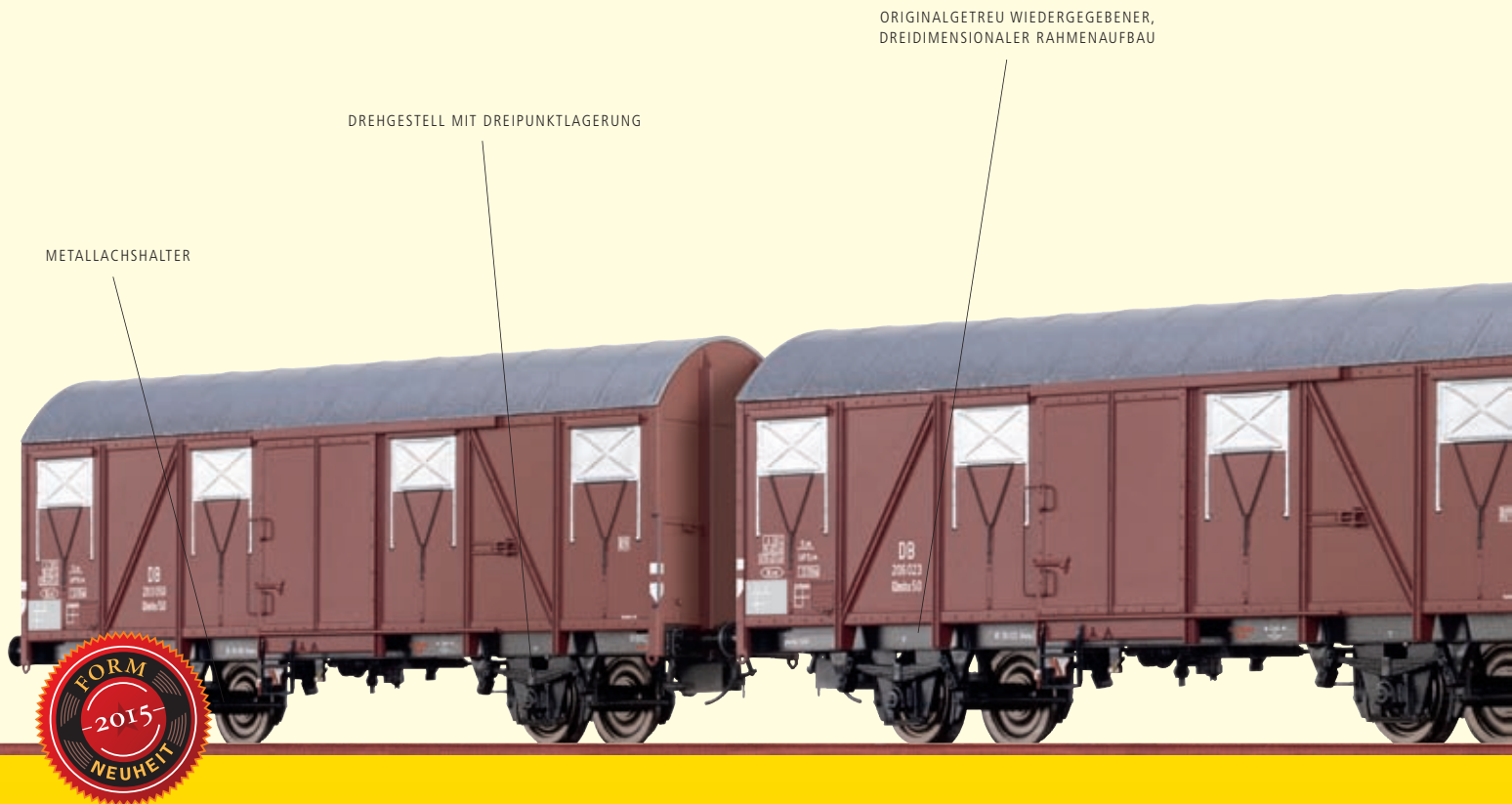






KLASSIKER DES GÜTERVERKEHRS MIT CHARAKTERISTISCHEM TONNENDACH

GEDECKTER GÜTERWAGEN GLMHS 50 DER DB



Gedeckter Güterwagen Glmhs 50 der DB, 3er-Set

Betriebs-Nr. 203 050 / 206 023 / 203 665

Auf Basis des UIC-Einheitswagens Gmhs 53 entwickelte die DB einen rund 2 m längeren Wagen, der ansonsten in allen Ausrüstungsmerkmalen ebenfalls den UIC-Vorgaben entsprach. Im Gegensatz zu seinem Ausgangstyp hatte er schon die neu standardisierte 2 m breite Ladetür. Beim UIC konnte man sich zu diesem Zeitpunkt noch nicht auf einen grösseren Standardentwurf einigen, dieser folgte erst später in Form des Glmms 61. So war der als Glm(e)hs 50 bezeichnete Wagen nur wenig länger als die grossräumigen G-Wagen der Vorkriegszeit, was bereits zu Zeiten des Baus viele Kontroversen auslöste. Gefordert wurde bereits damals ein Wagen mit mindestens 12,5 m Ladelänge, so dass die Vergrößerung des Laderaums vielen nicht weit genug ging, während andere der Meinung waren, man hätte sich zu weit von den UIC-Vorgaben entfernt. Trotz all dieser Begleitumstände wurden von 1953 bis 1958 rund 12.000 Wagen gebaut – bis 1954 noch mit

Bretterwänden, danach mit Plattenwänden. Rund ein Viertel aller Wagen erhielt eine Handbremse, anfänglich noch mit dem charakteristischen Blechbremserhaus. Mindestens 700 Waggons erhielten eine E-Heizleitung, um im Expressgutverkehr in Reisezügen mitlaufen zu können. Einige Wagen wurden langfristig vermietet und erhielten Werbeaufschriften des entsprechenden Unternehmens. Bis Mitte der 70er-Jahre schieden die Wagen mit Bretterwänden aus oder wurden mit Plattenwänden ausgerüstet. Seit 1965 wurden die Glm(e)hs 50 als Gbrs(-v) 245 bezeichnet. 1980, nachdem die Heizleitungen meist entfallen waren, erfolgte die Umzeichnung zu Gos(-uv) 245. In den 80er-Jahren begann dann die Reduzierung des Bestandes, allerdings wurden größere Bestände an die DR verkauft. 1997 waren noch 35 Wagen im Bestand, die letzten drei wurden 2000 ausgemustert.

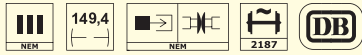
LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016





HANDMUSTER

Best.-Nr. **47250**



**Gedeckter Güterwagen Glmhs 50
der DB**
Betriebs-Nr. 202 827

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016

FEINSTE BEDRUCKUNG UND LACKIERUNG

EXTRA ANGESETZTE BREMSANLAGE

MASSTÄBLICH SCHMALER
RAHMEN

EINZELN ANGESETZTE
AUFSTIEGE UND TRITTE



HANDMUSTER

Best.-Nr. **47254**



- Bremsbacken in Radebene
- Dreipunktlagerung
- Einzel angeordnete Aufstiege und Tritte
- Extra angeordnetes Achsbremsgestänge
- Extra angeordnete Bremsanlage

- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Maßstäblich schmaler Rahmen
- Metallachshalter
- Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau
- Radsätze außen und innen profiliert





HANDMUSTER

Best.-Nr. **47251**



Gedeckter Güterwagen Gmhs der DB

Betriebs-Nr. 250 195

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016

Modell: Bremsbacken in Radebene; Dreipunktlagerung; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage; feinste Bedruckung und Lackierung; maßstäblich schmaler Rahmen; Metallachshalter; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; Radsätze außen und innen profiliert



HANDMUSTER

Best.-Nr. **47255**



Gedeckter Güterwagen Gbs 245 der DB, 3er-Set

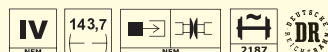
Betriebs-Nr. 21 80 152 5 661 -1 /
21 80 152 5 154-8 / 21 80 152 7 356-7

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



HANDMUSTER

Best.-Nr. **47253**



Gedeckter Güterwagen Gbs 245 der DR

Betriebs-Nr. 21 50 140 0 012-3

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016





HANDMUSTER

Best.-Nr. **47252**

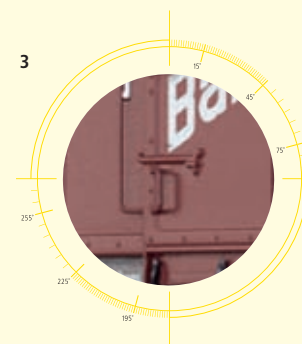
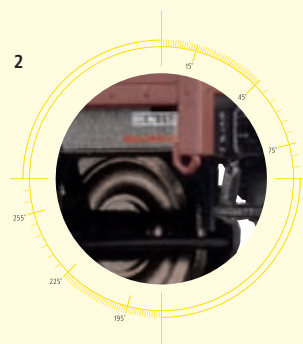
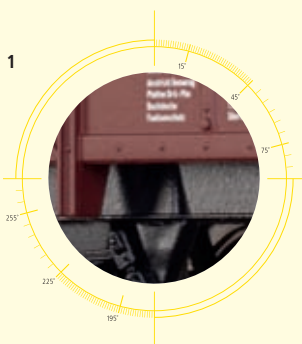


**Gedeckter Güterwagen Tnoms 59
der DB**
Betriebs-Nr. 328 957

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



Modell: Bremsbacken in Radebene; Dreipunktlagerung; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; extra angesetzte Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage; feinste Bedruckung und Lackierung; maßstäblich schmaler Rahmen; Metallachshalter; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; Radsätze außen und innen profiliert



- 1_Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau
- 2_Radsätze außen und innen profiliert
- 3_Viele extra angesetzte Teile

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 47252)





RUNDUMSCHUTZ FÜR BESONDERS EMPFINDLICHE GÜTER

SCHIEBEDACH- / SCHIEBEWANDWAGEN TBIS 869/875 DER DB



METALLACHSHALTER

EINZEL ANGESETZTE AUFSTIEGE
UND TRITTE

EXTRA ANGESETZTES
ACHSBREMSESGESTÄNGE



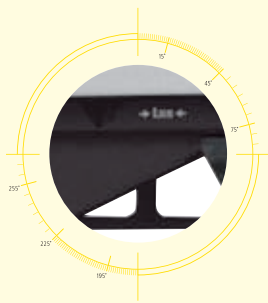
Schiebedach- / Schiebewandwagen Tbis 869/875 der DB, 3er-Set

Betriebs-Nr. 21 80 578 0 635-6 / 21 80 578 0 712-3 / 21 80 571 9 926-5

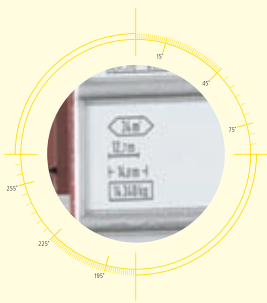
Ab 1966 wurde die Konstruktion der Schiebedachwagen Tbis 869 überarbeitet. Sahen die bisher gebauten Wagen äußerlich den Tbis 870 ähnlich und unterschieden sich von diesen durch das für die Mittelpufferkupplung vorbereitete Untergestell, so waren die neuen, als Bauform B bezeichneten Wagen, sofort an der wesentlich schmaleren Mittelsäule zu erkennen. Außerdem erfolgte jetzt die Betätigung der Schiebedächer vom Boden aus. Bis 1975 baute man

von dieser Variante 1.100 Wagen, die letzten schieden bis 2006 aus dem Bestand. Weitere 800 Wagen gleicher Bauart entstanden von 1970 bis 1972. Sie hatten eine Bremsausrüstung, die Geschwindigkeiten von 120 km/h zuließ und wurden daher als Tbis 875 eingereiht. Die DB AG übernahm noch 790 Wagen, bis 2008 reduzierte sich ihr Bestand rasant bis auf 25 Stück, die kurz darauf ausgemustert wurden. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015

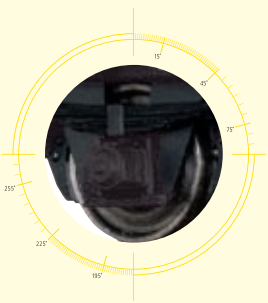




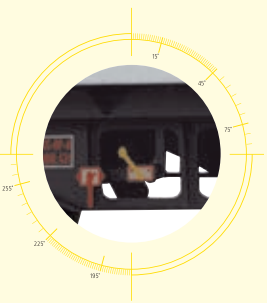
1_Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau



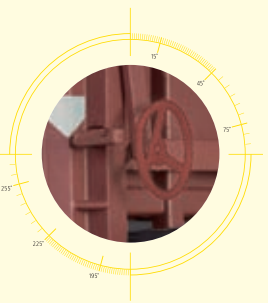
2_Finste Bedruckung und Lackierung



3_Bremsbacken in Radebene



4_Extra angesetzte Bremsanlage



5_Einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte

BREMSBACKEN IN RADEBENE

ORIGINAL WIEDERGEBENER,
DREIDIMENSIONALER RAHMENAUFBAU

FEINSTE BEDRUCKUNG
UND LACKIERUNG



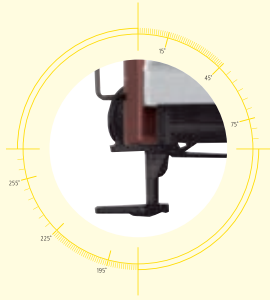
Best.-Nr. **48967**



- Bremsbacken in Radebene
- Dreipunktflagerung
- Einzeln angesetzte Aufstiege, Tritte, Bremsanlage und Achsbremsgestänge

- Konstruktive Berücksichtigung der unterschiedlichen Details zwischen Tbis 869 und Hbis 875, z. B. automatischer Lastwechsel
- Metallachshalter
- Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau





Schiebedach- / Schiebewandwagen
Tbis 869 „Degussa“ der DB
 Betriebs-Nr. 21 80 058 5 009-2

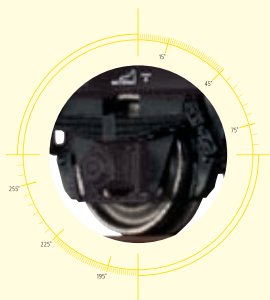
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48968**



Modell: Bremsbacken in Radebene; Dreipunktlagerung; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; extra angesetzte Bremsanlage; extra angesetztes Achsbremsgestänge; konstruktive Berücksichtigung der unterschiedlichen Details zwischen Tbis 869 und Hbis 875, z. B. automatischer Lastwechsel; Metallachshalter; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau

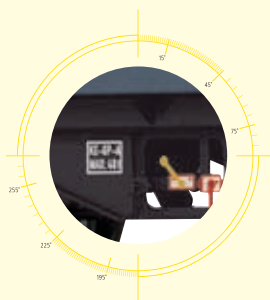


Schiebedach- / Schiebewandwagen
Tbis 869 der DB AG
 Betriebs-Nr. 21 80 071 6 025-0

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48969**



Schiebedach- / Schiebewandwagen
Tbis 875 der DB AG
 Betriebs-Nr. 21 80 078 1 303-1

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48970**



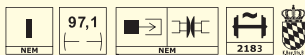


**Gedeckter Güterwagen G
der K.Bay.Sts.B.**
Betriebs-Nr. Regensburg 33 027

Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen waren immer bestrebt, ihren Fuhrpark den neuesten Erfordernissen anzupassen. Daher wurden in den Jahren 1890 bis 1900 ältere bedeckte Güterwagen komplett überarbeitet. Neben einer Verstärkung des Untergestells erhielten sie auch einen neuen Wagenkasten, der in seiner Gestaltung den neuesten bayerischen Güterwagenbauarten entsprach. In dieser Form nach Blatt 253 existierten 16 Wagen mit und 53 Wagen ohne Handbremse.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **48023**



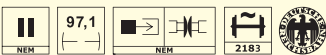
Modell: Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Räder aus Metall; Radsätze in Spitzenlagerung



**Gedeckter Güterwagen
„Werkstattwagen“ der DRG**
Betriebs-Nr. München 702 367

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015

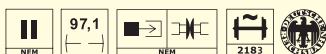
Best.-Nr. **48024**



**Gedeckter Güterwagen Gw „PEZ“
der DRG**
Betriebs-Nr. 32 453

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **48022**

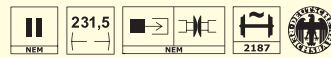


Schienenwagen SSIma 44 der DRG
Betriebs-Nr. Köln 16 653

Bei Gründung der DRG übernahm man eine große Anzahl Schienenwagen nach den preußischen Normalien, sodass es bei den geringen finanziellen Mitteln keine Möglichkeit gab, eine Nachfolgebauart in größeren Stückzahlen zu beschaffen. Zwar wurde bei Aufstellung der Austauschbauzeichnungen auch ein 4-achsiger Schienenwagen berücksichtigt, jedoch nur in einer sehr geringen Menge von 95 Stück gebaut. Erst mit dem Aufkommen der Schweißtechnik und der Aufrüstung des Deutschen Reiches entstand Bedarf an einem neuen 4-achsigen Schienenwagen. So entstanden in rascher Folge mehrere Prototypen und Serien mit zahlreichen Unterschieden. 1934 lieferte SEAG die ersten beiden Versuchswagen. Sie bestanden aus St 52 und hatten jeweils ein abnehmbares Bremsershaus aus Holz oder Stahl. Die weiteren Lieferungen bis 1939 bestanden ebenfalls aus St 52, hatten drei Querträger und sieben Rungenpaare. Das Bremsershaus war abnehmbar. Ab 1941 baute man eine veränderte Variante. Diese bestand jetzt aus dem schwächeren St 37, was dazu führte, dass man einen vierten Querträger vorsehen musste. Seitlich gab es jetzt dementsprechend acht Rungenpaare. Für Fahrzeugtransporte hatte der Bremsersstand nur noch ein umlegbares Bühnengeländer. Auf Wunsch der Wehrmacht sollten auch alle älteren Wagen so umgebaut werden. Besaßen die ersten Lieferungen noch ein geschweißtes Kastendrehgestell, so wurden fast alle späteren Lieferungen mit Pressblechdrehgestellen ausgerüstet. Neben den Lieferungen an die DR erhielt auch die Wehrmacht Wagen und setzte sie für militärische Zwecke ein, u. a. in den Zügen der mobilen V2-Rampen.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **47214**



Modell: Auslieferung ohne Ladegut; Bremsbacken in Radebene; extra angesetzte Achsbremsgestänge, Achslagerdeckel und Bremsanlage; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; originalgetreue dreidimensionale Wiedergabe des Fischbauchträgerrahmens; Wagenboden aus Zinkdruckguss; Wagenrungen steckbar und einzeln beiliegend

Schienenwagen SSIma 44 der DB
Betriebs-Nr. 918 604

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **47210**

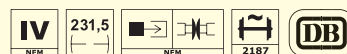


Schienenwagen SSIma 44 der DB
Betriebs-Nr. 21 80 380 0 543-3

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



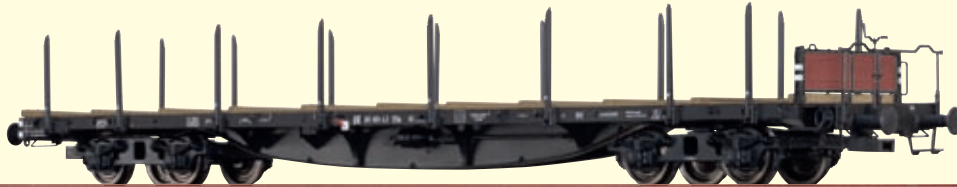
Best.-Nr. **47211**



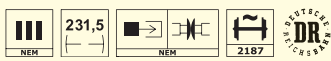


Schienenwagen SSlA 44 der DR
Betriebs-Nr. 65-80-43

Insgesamt wurden bis Kriegsende noch ca. 3.500 Wagen gebaut. Nach 1945 waren die geschweißten Schienenwagen über halb Europa verteilt. Aus Frankreich ist sogar noch die Ausrüstung mit neuen Drehgestellen bekannt. Die DB hatte nach Kriegsende ca. 1.400 Wagen im Bestand, die DR schätzungsweise 500. Bei beiden Bahnverwaltungen wurden die Wagen lange eingesetzt und schieden erst in den 80er-Jahren aus. Noch 1979 hatte die DB über 1.000 der als R 672 bezeichneten Wagen im Einsatz. Bei der DR schieden die originalen Wagen früher aus, der Wagenmangel der 80er-Jahre führte jedoch dazu, dass man der DB die letzten R 672 abkaufte. Die DR bezeichnete sie als Rkk [3811] und setzte sie bis zum Verkehrseinbruch 1990 ein.
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



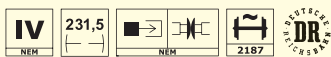
Best.-Nr. **47212**



Modell: Auslieferung ohne Ladegut; Bremsbacken in Radebene; extra angesetzte Achsbremsgestänge, Achslagerdeckel und Bremsanlage; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; originalgetreue dreidimensionale Wiedergabe des Fischbauchträgerrahmens; Wagenboden aus Zinkdruckguss; Wagenrungen steckbar und einzeln beiliegend

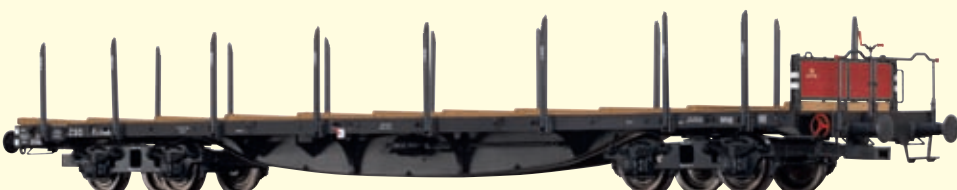


Best.-Nr. **47213**



Schienenwagen SSlma 44 der DR
Betriebs-Nr. 21-50-384 1 112-4

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015

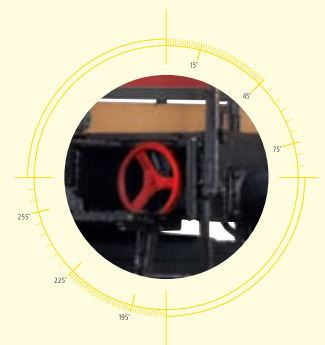


Best.-Nr. **47209**



Schienenwagen SSlma 44 der CSD
Betriebs-Nr. 3-14088

LIEFERBAR

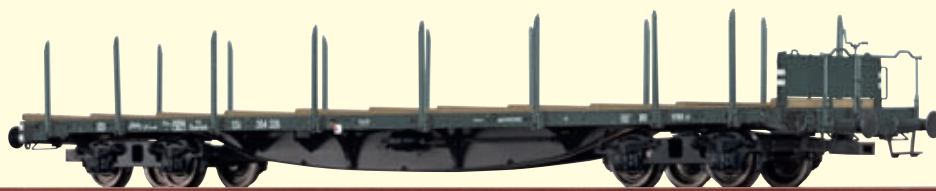


Schienenwagen SSI 44 der BBÖ

Betriebs-Nr. 394 326

Aus dem Bestand der von österreichischen Waggonfabriken gebauten und den auf dem Gebiet Österreichs verbliebenen Wagen, übernahmen auch die wieder gegründeten BBÖ/ÖBB eine größere Anzahl geschweißter Schienenwagen der Gattung SSI 44. Bemerkenswert war in den 40er- und 50er-Jahren der graue Anstrich der Langträger. Die meisten wurden noch auf eine EDV-Nummer umgezeichnet und schieden erst in den siebziger Jahren aus.

LIEFERBAR



Best.-Nr. **47207**



Modell: Auslieferung ohne Ladegut; Bremsbacken in Radebene; extra angesetzte Achsbremsgestänge, Achslagerdeckel und Bremsanlage; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; originalgetreue dreidimensionale Wiedergabe des Fischbauchträgerrahmen; Wagenboden aus Zinkdruckguss; Wagenrunnen steckbar und einzeln beiliegend

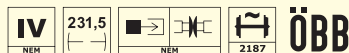
Schienenwagen Sslma 44 der ÖBB

Betriebs-Nr. 31 81 382 3 945-0

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **47208**



Bierwagen „Zipfer Export“ und „Puntigamer Panther Bräu“ der BBÖ, 2er-Set

Betriebs-Nr. 521 670 P / 560 116 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

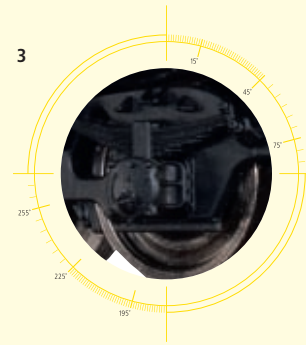
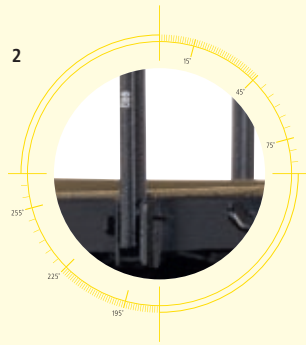


Best.-Nr. **45997**



Modell: Achsstege und Räder aus Metall; angesetzte Trittstufen und Griffstangen in geringer Materialstärke; einzeln angesetzte Signalstützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; maßstäbliche Seitenwand mit Flügeltüren (nicht beweglich); mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; Metallachslager; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage





- 1_Originalgetreue dreidimensionale Wiedergabe des Fischbauchträgerrahmen
- 2_Wagenrungen steckbar und einzeln beiliegend
- 3_Extra angesetzte Achslagerdeckel

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 47208)

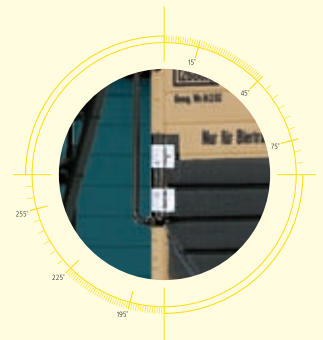


Bierwagen "Pilsner Urquell" der CSD

Betriebs-Nr. 5-17304 P

Am 5. Oktober 1842 braut man in der neuen Brauerei zum ersten Mal das neuartige Pilsner Bier. Ein hochwertiges, untergäriges Lagerbier mit goldener Farbe und einem frischen und einzigartigen Geschmack, das schnell in Europa und der Welt gelobt wird. Bereits 1881 erhält die Brauerei eine direkte Bahnanbindung und seit 1985 besitzt sie eigene Bierwagen und Werkloks, um den Versand des berühmten Gerstensaftes in die Welt sicherzustellen. Eine Lok und historische Bierwagen können heute auf dem Werkgelände besichtigt werden.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Best.-Nr. 49022





**Bierwagen G 10 „Heineken“
der ÖBB**

Betriebs-Nr. 563 117 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Best.-Nr. 49028



Modell: Achsstege und Räder aus Metall; angesetzte Trittstufen und Griffstangen in geringer Materialstärke; einzeln angesetzte Signalstützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; maßstäbliche Seitenwand mit Flügeltüren (nicht beweglich); mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; Metallachs-lager; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage

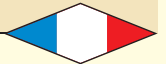
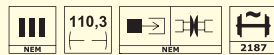


Bierwagen „Meteor“ der SNCF

Betriebs-Nr. 505 251 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Best.-Nr. 49017



**Bierwagen „Schutzenberger“
der SNCF**

Betriebs-Nr. 505 239 P

Die Brasserie Schutzenberger wurde bereits 1740 gegründet und ist eine der ältesten französischen Brauereien. 1866 zog die Brasserie von Krutenau nach Schiltigheim. Für den Transport seiner Erzeugnisse stellt man mehrere Bierwagen bei den AL und später bei den SNCF ein.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Best.-Nr. 49018



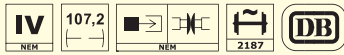


Bauzugwagen G 10 der DB
Betriebs-Nr. 30 80 945 3 336-8

Mit dem zunehmenden Bau und Umbau von größeren gedeckten Güterwagen wurde ein Teil der G10 für die DB entbehrlich. Da auch der Dienstwagenpark einer Modernisierung und Vereinheitlichung bedurfte, bot es sich an, auf Basis des Verbandsbauart-Wagens neue einheitliche Bauzugwagen umzubauen. Fast unverändert, mit neuen Fenstern oder dem Ausbau der Schiebetüren entstanden so zahlreiche Werkstatt-, Vorrats-, Wohn-, Schlaf-, Küchen-, Wasch-, und Kulturwagen, die teilweise bis zur Jahrtausendwende im Einsatz standen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **49024**



Modell: Achsstege und Räder aus Metall; angesetzte Trittstufen und Griffstangen in geringer Materialstärke; einzeln angesetzte Signalstützen; einzeln aufgesetzte Lagerdeckel; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; maßstäbliche Seitenwand mit Flügeltüren (nicht beweglich); mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; Metallachs-lager; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage



Gedeckter Güterwagen G 10 der DB

Betriebs-Nr. 130 389

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **49026**



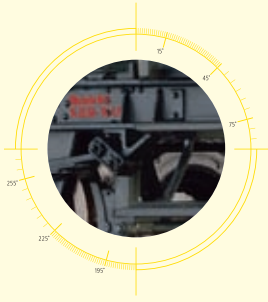
Gedeckter Güterwagen G 10 „Spa Monopole“ der SNCB

Betriebs-Nr. 331 624-0

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **49025**



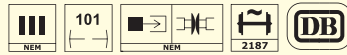


**Kesselwagen 2-Achser
„Optimol“ der DB**
Betriebs-Nr. 516 627 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48886**



Modell: Bremsbacken in Radebene; Dreipunktlagerung; einzeln angesetzte Achslagerdeckel; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage; Metallachshalter; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau

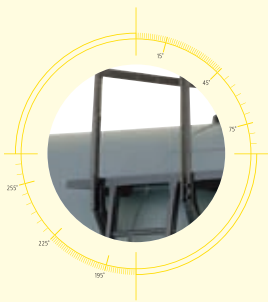
**Kesselwagen 2-Achser
„VTG“ der DB**
Betriebs-Nr. 589 621 P

Die VTG in Hamburg ist einer der größten Waggonvermieter Europas und insbesondere auf den Transport von Flüssigkeiten spezialisiert. Zum Bestand dieses Unternehmens gehörten auch 2-achsige Kesselwagen, die an Kunden aus der Chemiebranche vermietet wurden.

LIEFERBAR



Best.-Nr. **48881**



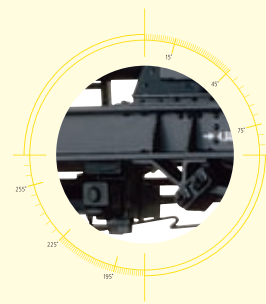
**Kesselwagen 2-Achser
„MOBIL“ der DB**
Betriebs-Nr. 565 476 P

LIEFERBAR



Best.-Nr. **48863**





**Kesselwagen 2-Achser
„Caltex“ der NS**
Betriebs-Nr. 510 759 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **48888**



Modell: Bremsbacken in Radebene; Dreipunktlagerung; einzeln angesetzte Achslagerdeckel; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; extra angesetzte Bremsanlage; Metallachshalter; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau



**Kesselwagen 2-Achser
„Zout Industrie“ der NS**
Betriebs-Nr. 530 712 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

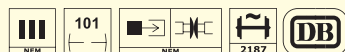
Best.-Nr. **48889**



**Kesselwagen 2-Achser
„BP“ der DB**
Betriebs-Nr. 581 313 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **48890**



**Kühlwagen UIC Standard 1
„Gosch“ der DB**

Betriebs-Nr. 11 80 083 0 002-2 [P]

Der wirklich „coole“ Kühlwagen für alle Fans der Sylter Kult-Fischbude GOSCH. Seit 1967 am Lister Hafen und später auch in Westerland und Wenningstedt beheimatet, mussten seit jeher viele der maritimen Spezialitäten über den Hindenburgdamm auf die Insel gebracht werden. Zum großen Teil mit Kühl-LKW auf dem Autozug, denn eine Straße über das mehr als 8 Kilometer lange Bauwerk gibt es bis heute nicht.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Best.-Nr. 48326



Modell: Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; feinste Bedruckung; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; Radsätze in Spitzenlagerung

**Kühlwagen UIC Standard 1
„Dole Bananen“ der DB**

Betriebs-Nr. 11 80 083 0 026-1 [P]

Der UIC Standard 1 (St. 1) ist bis heute der meistgebaute Kühlwagen überhaupt. Verwendet wurde er hauptsächlich zum Transport von Obst, Gemüse, Fleisch und Fisch. Neben den Staatsbahnen besaßen auch viele Privatfirmen solche Wagen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Best.-Nr. 48324



**Kühlwagen UIC Standard 1
„STEF“ der SNCF**

Betriebs-Nr. 11 87 082 7 074-9 [P]

Der internationale Eisenbahnverband UIC nahm in seine Vorschläge von standardisierten Wagenbauarten zwei Kühlwagentypen auf. Die Staatsbahnen Griechenlands, Marokkos, Italiens, der Schweiz, Frankreichs, der Niederlande und Belgiens beschafften Exemplare des St. 1.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Best.-Nr. 48323

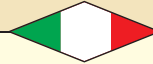
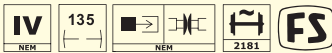


**Kühlwagen UIC Standard 1
„Interfrigo“ der FS**
Betriebs-Nr. 11 83 802 6 738-5

Der internationale Eisenbahnverband UIC nahm in seine Vorschläge von standardisierten Wagenbauarten zwei Kühlwagentypen auf. Der Standard 1 (St. 1) wurde zum bis heute meistgebauten Kühlwagen. Die Staatsbahnen Griechenlands, Marokkos, Italiens, der Schweiz, Frankreichs, der Niederlande und Belgiens beschafften Exemplare des St. 1. Bei der Deutschen Bundesbahn fuhren sie als Privatwagen der Firma Interfrigo. Fleischfirmen, Brauereien und Lebensmittelketten stellten diesen Kühlwagen ein. Insgesamt wurden circa 6.500 Exemplare gebaut. In den 60er- und 70er-Jahren existierte kaum ein Güterzug ohne den zuverlässigen Wagen. Über Endböhlen konnten die Eiskammern von Hand mit Eisstangen bestückt werden.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48325**



Modell: Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; feinste Bedruckung; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; Radsätze in Spitzenlagerung



Best.-Nr. **48327**



**Kühlwagen UIC Standard 1
„Migros“ der FS**
Betriebs-Nr. 11 83 082 7 635-1 [P]

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48328**



**Kühlwagen UIC Standard 1
„Migros“ der FS**
Betriebs-Nr. 563 929 [P]

Die Schweizer Genossenschaft Migros verwendet zum Transport von Lebensmitteln umweltfreundlich die Eisenbahn. So wurde in großer Zahl auch der UIC Standard 1 Kühlwagen zum Transport der Migros-Produkte verwendet. Neben den angemieteten Fahrzeugen der Interfrigo und der SBB konnte die Migros auch auf eigene Wagen zurückgreifen.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015





Gedeckter Güterwagen K2 der BLS
Betriebs-Nr. 3105

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **47828**



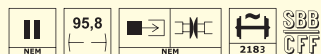
Modell: Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Radsätze in Spitzenlagerung; Räder aus Metall



Gedeckter Güterwagen K2
„Ovomaltine“ der SBB
Betriebs-Nr. 38150

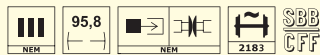
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **47833**





Best.-Nr. **47829**



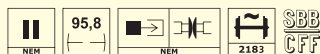
**Gedeckter Güterwagen K2
„Mövenpick“ der SBB**
Betriebs-Nr. 36 253

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Modell: Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Radsätze in Spitzenlagerung; Räder aus Metall



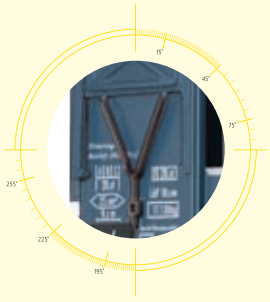
Best.-Nr. **47830**



Kesselwagen K2 „Maggi“ der SBB
Betriebs-Nr. 544 502

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015





**Gedeckter Güterwagen Gms 54
„Kaldewei“ der DB**
Betriebs-Nr. 259 646

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48816**



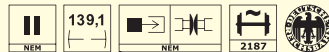
Modell: Achslager wie im Original überfedert; bewegliche Lüfterklappen mit dahinter liegenden Lüfterlamellen als Ätzteil; bewegliche Türriegel; einzeln angesetzte Wagenkastenstützen; extra angesetzte Griffe und Trittstufen; Federpuffer; feinste Bedruckung und Lackierung; filigrane Nachbildung der Radlager; neue Kupplungskulisse; originalgetreuer Nachbau des Unterbodens; Räder auch innen profiliert; Türen zum Öffnen

**Gedeckter Güterwagen Glt 22
„Ahoj-Brause“ der DRG**
Betriebs-Nr. 80 612

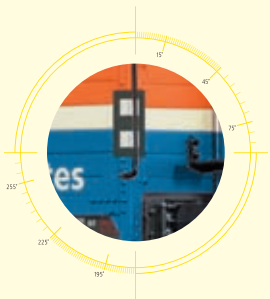
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48707**



Modell: Achshalter aus geprägtem Blech; extra angesetzte Bremsanlage, Federpakete, Radlager und Trittstufen; feine Gravuren und Nieten; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik; Neu: Stirnwand mit Türen; originalgetreuer Nachbau des Rahmens; Räder auch innen profiliert



**Gedeckter Güterwagen Glt 22
„Brandt“ der DB**
Betriebs-Nr. 192 046

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48704**



Bauzugwagen Gms 54 der DB
Betriebs-Nr. 40 80 945 6 064-1

Mit der Umstellung auf EDV-gerechte Anschriften wurden die Gms 54 als Gls 205 bezeichnet. Am 31.12.1968 waren noch immer 13.873 im Bestand, die den Nummernkreis von 131 1 100 bis 134 5 099 belegten. In den Jahren 1972 und 1973 wurden rund 1.500 Wagen mit neuen Tragfedern, Rollenlagern und Funkenschutzgehäusen am Wagenboden ausgerüstet. Diese trugen fortan die Bezeichnung Gls-w 208. Grund für die Ausrüstung mit Funkenschutzgehäusen war ein schwerer Unfall in Hannover, bei dem durch einen Heißläufer eine Munitionsladung in Brand geriet. Ab Mitte der 70er-Jahre fanden auch die Gls 205 Eingang in den EUROP-Park. Auch diese waren inzwischen größtenteils mit Rollenlagern ausgerüstet worden. Außerdem tauschte man vielfach den langen Tritt, der noch vom G10 stammte, gegen einen einfachen Aufstieg. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48817**



Rungenwagen R20 der DB
Betriebs-Nr. 408 745

Die rund 800 Rr 20 der DB wurden nach dem Krieg relativ schnell mit neuen Pressblechungen ausgerüstet. Neben der Erhöhung der Stabilität und Lebensdauer wurde damit auch eine Umnutzung als Heizmaterial verhindert, das kurz nach dem Krieg noch knapp war. Bei vielen Wagen entfielen die Rungen aber auch ganz. Solcherart als R(o) gekennzeichnet, dienten sie nun vornehmlich dem Fahrzeugtransport. Da hierbei aber die Ausnutzung des Ladegewichts sehr ungünstig war, wurde auf die Beschaffung neuer doppelstöckiger Autowagen gedrängt. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48709**



Gedeckter Güterwagen Glt 22 der CSD

Betriebs-Nr. 2.26953

Die Wagen der Gattung „Dresden“ waren insbesondere für leichte Güter (z.B. Glasindustrie) geeignet. Bei der späteren Überarbeitung der Konstruktion ergaben sich einige Änderungen – so wurden u. a. längere und weichere Tragfedern eingebaut, die höhere Geschwindigkeiten und damit auch den Einsatz in Personenzügen erlaubten. Nach 1945 hatten infolge der Kriegswirren neben beiden deutschen Bahnverwaltungen auch viele andere europäische Bahnen Wagen dieser Gattung im Bestand. Die letzten Wagen schieden erst in den 80er-Jahren aus dem Dienst – ein Beweis für die Güte und Langlebigkeit der Konstruktion. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48708**



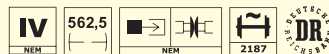
Neubaukesselwagen Uia der DR, 3er-Set

Betriebs-Nr. 31 50 727 0 078-4 /
31 50 727 0 333-5 / 31 50 727 0 464-8

In den 70er-Jahren produzierten die Werke der DDR-Waggonbauindustrie fast ausschließlich für den Export. Die DR musste sich daher anderweitig umsehen, um den alternden Wagenpark zu ersetzen und mehr Fahrzeuge für die gestiegenen Transportaufgaben zur Verfügung zu haben. Teilweise gelang Abhilfe durch die Fertigung von Neubauwagen in eigenen Raw, aber für Spezialwagen bot sich diese Technologie nicht an. Anfang der 70er-Jahre gelang es dem Außenhandelsministerium der DDR mit Frankreich umfangreiche Kompensationsgeschäfte abzuschließen, in deren Folge die DR ca. 20.000 Neubaugüterwagen verschiedener Gattungen erhielt. Darunter wurden ab 1975 1.250 vierachsige Mineralölkesselwagen geliefert, die unter der Dokumentationsnummer 8105 und der Gattung Uahs



Best.-Nr. **48758**



Modell: Extra angesetzte Bremsanlage; fein detailliertes Y-25 Drehgestell; feinste Bedruckung und Lackierung; filigrane Geländer; Laufgitter geätzt

Neubaukesselwagen Uia „Eni“ der DB AG

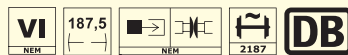
Betriebs-Nr. 33 80 795 7 028-3 [P]

1980 kam es durch die UIC zu einer umfangreichen Neuordnung der Gattungszeichen und Wagennummern für Güterwagen. Die Kesselwagen der Dokumentationsnummer 8105 belegten jetzt die Nummern ab 785 0000 und die Gattungsbezeichnung lautete nun Zas oder Zas-w. Angeschrieben wurde seit 1978 auch die sogenannte Gattungsschlüsselnummer, die sich aus den ersten vier Stellen der Wagennummer ergab. Die lapidare Anschrift „Brennbare Flüssigkeiten“ wurde nun durch die auffällige orangefarbene Tafel mit der UN-Gefahrennummer ergänzt.

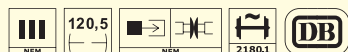
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48759**



Best.-Nr. **47083**



Kesselwagen „Löwensenf“ der DB

Betriebs-Nr. 581 326 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015





ingereiht wurden. Ihr Nummernkreis begann bei 727 0000. Der Wagen besaß ein geschweißtes Untergestell aus St 52-3 ohne Mittellangträger mit Drehgestellen des Typs Y25Cs und einer geteilten Zugeinrichtung. Der fünfschüssige Behälter aus 7 mm Stahlblech (9 mm im Bodenbereich), hat ein Volumen von 85.150 Litern und erlaubt damit die vollständige Ausnutzung der damals höchstzulässigen Radsatzlast von 20 t. Die Druckluftbremse der Bauart KE-GP mit Bremsgestängesteller und mechanischer Lastabbremsung wurde durch eine bühnenbedienbare Handbremse ergänzt und entsprach dem damaligen Stand der Technik. Die Wagen kamen vor allem in Ganzzügen zum Einsatz und dienten insbesondere dem Transport von Kraftstoffen wie Benzin und Diesel. Da die DDR diese zur Devisengewinnung auch exportierte, kamen die Wagen mit solchen Verkehren auch in das „NSW – Nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet“.

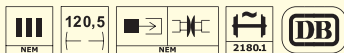
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **47084**

Kesselwagen „Aral“ der DB
Betriebs-Nr. 503 274 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Modell: Angesetzte Trittstufen und Griffstangen in geringer Materialstärke; feinste Bedruckung und Lackierung; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; Radsätze in Spitzenlagerung



Best.-Nr. **47085**

Kesselwagen „Neragol“ der DB
Betriebs-Nr. 565 639 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015





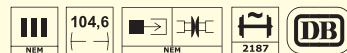
Offener Güterwagen Om21 der DB Betriebs-Nr. 754 317

Die bis dahin unabhängigen Länderbahnen gingen 1920 auf die Deutsche Reichsbahn über. Eine der ersten Maßnahmen der Deutschen Reichsbahn war die Normierung sämtlicher Teile, die bei Loks und Wagen verwendet wurden, z. B. bei Gewinden und Passungen – aber auch bei ganzen Baugruppen. Während bei Lokomotiven die ganzen Fahrzeuge neu konstruiert wurden, wurden bewährte Wagen-Konstruktionen häufig so überarbeitet, dass alle Teile gegeneinander tauschbar waren. Der offene Güterwagen Om, der aus der Verbandsbauart A 10 weiterentwickelt wurde, war eine der ersten Konstruktionen in sogenannter „Austauschbauart“. Die bewährten Hauptabmessungen behielt man bei. Die meisten offenen Wagen kamen später zur DB, wo sie 1951 als Om 21 eingereiht wurden. In den 50er-Jahren wurden viele der Wagen für ein Umbauprogramm zerlegt und aus den noch brauchbaren Teilen neue Wagen mit höherem Ladegewicht aufgebaut. Im Jahr 1961 waren jedoch immer noch 390 dieser Wagen vorhanden. Die letzten wurden erst 1969 ausgemustert.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48426**



Modell: Alle Griffstangen einzeln angesetzt; Buckelblech auch innen dreidimensional nachgebildet; einzeln angesetzte Bremsstellhebel; extra angesetzte Lagerdeckel; neue Stirnwand und vorbildgerechte Details; Radsätze auch innen profiliert; Wagenboden aus Zinkdruckguss



Best.-Nr. **48427**



Offener Güterwagen Om21 der NS Betriebs-Nr. 61309

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015





Offener Güterwagen Om21 der SNCF

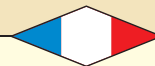
Betriebs-Nr. 653 287

Von den 19.579 Güterwagen Om 21, die bis 1941 gebaut worden waren, verblieben nach 1945 viele bei der DB. Hatten von den ursprünglich bis 1933 beschafften Wagen viele eine Handbremse, so waren die 1940/41 gebauten 4.700 Stück nur als Leitungswagen gefertigt worden. Als eine der ersten Wagengattungen ihres Güterwagenparks zeichnete die DB 1951 rund 2.500 Stück, ausschließlich mit Handbremse ausgerüstete Om „Königsberg“ in Om 21 um, um sie in den gemeinsam mit der SNCF gegründeten EUROP-Park einzustellen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **48429**



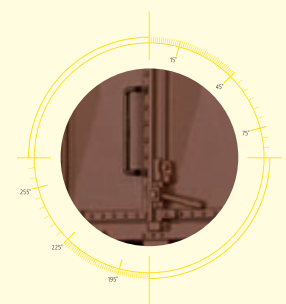
Best.-Nr. **48430**



Offener Güterwagen Om21 der CSD

Betriebs-Nr. 4.62735

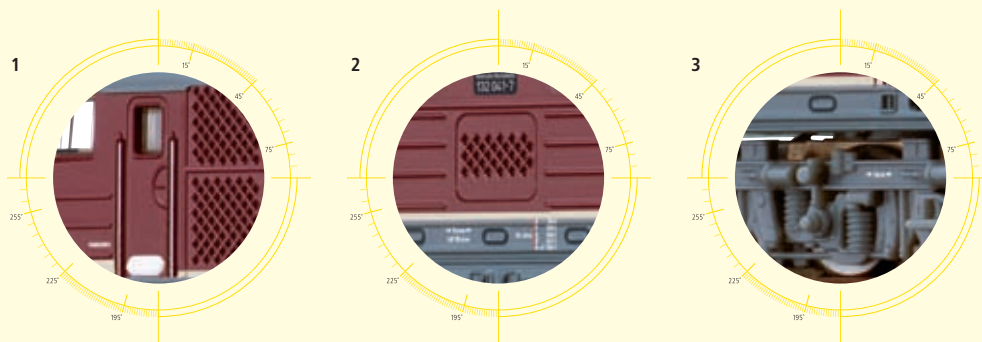
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015





NEUES IN SPUR N

KLEINE SPURWEITE - GROSSE DETAILLIERUNG



Diesellok BR 132 der DR Betriebs-Nr. 132 041-7

Nach den Baureihen 130 (Höchstgeschwindigkeit 140 km/h) und 131 (100 km/h) stellte die DR ab 1974 die Baureihe 132 (120 km/h) mit elektrischer Heizeinrichtung in Dienst. Mit dieser Konfiguration war die für die DR optimale Maschine gefunden. Daher beschaffte die DR 709 Lokomotiven vom Werk in Woroschilowgrad. Nach einigen Anfangsproblemen stand damit dem Betriebsdienst eine zuverlässige und vielseitig verwendbare Maschine zur Verfügung
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



JETZT MIT SOUND

	Best.-Nr. 61012			Best.-Nr. 61013

Modell: 5-poliger Motor; alle Achsen angetrieben; Normschacht nach NEM 355; Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd

Diesellok BR 232 der DB Betriebs-Nr. 232 297-2

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



JETZT MIT SOUND

	Best.-Nr. 61010			Best.-Nr. 61011





Best.-Nr. **65063**



Modell: Bedruckte Fensterrahmen; exakte Nachbildung der „Görlitz V“-Drehgestelle; Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert; Kurzkupplungskinematik; passgenau eingesetzte Fenster; Wagenübergang mit separat angesetztem Gummiwulst

Personenwagen Bghw der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 50 50 28-12 015-0

Im Laufe ihres 30-jährigen Betriebseinsatzes hat sich die Farbgebung der Rekowagen kaum verändert. Der grüne Wagenkasten trug anfänglich unter den Fenstern einen weißen Zierstreifen, der die Seitenfläche auflockern sollte. Der Langträger mit den betrieblichen Anschriften war schwarz abgesetzt. Mitte der 70er-Jahre entfiel zuerst der Zierstreifen, wenig später wurde auch der Langträger grün lackiert.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **65064**



Personenwagen Bghw der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 50 50 28-14 413-5

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **65065**



Personenwagen Bghw der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 50 50 28-15 097-5

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **65066**

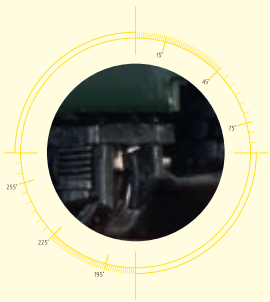


Personenwagen Bghw der DR (Rekowagen)

Betriebs-Nr. 50 50 82-15 087-9

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015





Personenwagen A EW II der SBB
Betriebs-Nr. 50 85 18 33 567-6

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **65222**



Modell: Bedruckte Fensterrahmen; für Innenbeleuchtung vorbereitet; hervorragende Laufeigenschaften durch 3-Punkt-Lagerung; Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert; Kurzkupplungskinematik nach NEM

Personenwagen AB EW II der SBB
Betriebs-Nr. 50 85 39 33 003-7

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **65223**



Personenwagen B EW II der SBB
Betriebs-Nr. 50 85 20 34 526-7

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **65224**



Personenwagen B EW II der SBB
Betriebs-Nr. 50 85 20 34 601-8

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **65225**





Best.-Nr. **65226**



Personenwagen AB EW II der SBB
Betriebs-Nr. 50 85 39-33 570-5

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

Modell: Bedruckte Fensterrahmen; für Innenbeleuchtung vorbereitet; hervorragende Laufeigenschaften durch 3-Punkt-Lagerung; Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert; Kurzkupplungsmechanik nach NEM



Best.-Nr. **65227**



Personenwagen AB EW II der SBB
Betriebs-Nr. 50 85 39-33 601-8

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

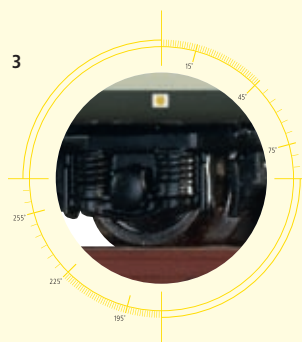
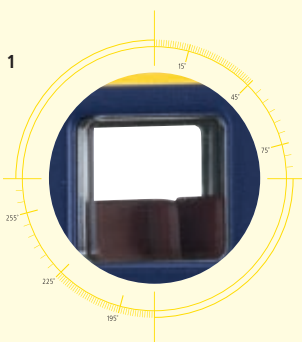


Best.-Nr. **65228**



Personenwagen AB EW II der SBB
Betriebs-Nr. 50 85 39 33 548-1

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



- 1_Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert
- 2_Bedruckte Fensterrahmen
- 3_Hervorragende Laufeigenschaften durch 3-Punkt-Lagerung

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 65228)



Personenwagen C4 der K.W.St.E.
Betriebs-Nr. C.132

Die K.W.St.E. beschaffte anfangs ihre Fahrzeuge nach amerikanischem Vorbild. Dies war die Folge einer Studienreise des württembergischen Baurates Klein nach Amerika. Für die Wagen bedeutete dies die Ausführung als großräumige Vierachser. In Amerika wurde ein Musterwagen beschafft, der dann in verschiedener Ausführung von einheimischen Fabriken und Handwerksbetrieben in Holzbauweise nachgebaut wurde. Die bis 1867 gebauten 350 Wagen waren lange unentbehrlich und wurden durch ständige Umbauten den steigenden Anforderungen angepasst. So erhielten die Wagen nach und nach Gasbeleuchtung, Heizung, Luftdruckbremsen der Bauart Westinghouse und teilweise sogar Toiletten.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **65255**



Personenwagen C4 der K.W.St.E.
Betriebs-Nr. BC.54

Bei den ersten Modernisierungen blieb die äußere Einteilung mit 10 kleinen Fenstern zunächst erhalten, die vierseitigen Sprossenfenster wurden allerdings durch ganze Scheiben ersetzt und die Wagen erhielten Außenwände aus Blech. Einzelne dieser Wagen waren bis in die 20er-Jahre bei der Eisenbahn Generaldirektion Stuttgart zu sehen.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **65256**



Best.-Nr. **65253**



Personenwagen C4 der SBB
Betriebs-Nr. 9298

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Modell: Bedruckte Fensterrahmen; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik; passgenau eingesetzte Fenster

Personenwagen C4 der SBB
Betriebs-Nr. 4872

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **65254**





ABB. ZEIGT H0-MODELL

Best.-Nr. **67107**



Modell: feinste Bedruckung und Lackierung

Kühlwagen UIC Standard 1 „Gosch“ der DB

Betriebs-Nr. 11 80 083 0 002-2 [P]

Der wirklich „coole“ Kühlwagen für alle Fans der Sylter Kult-Fischbude GOSCH. Seit 1967 am Lister Hafen und später auch in Westerland und Wenningstedt beheimatet, mussten seit jeher viele der maritimen Spezialitäten über den Hindenburgdamm auf die Insel gebracht werden. Zum großen Teil mit Kühl-LKW auf dem Autozug, denn eine Straße über das mehr als 8 Kilometer lange Bauwerk gibt es bis heute nicht.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



ABB. ZEIGT H0-MODELL

Best.-Nr. **67105**



Kühlwagen UIC Standard 1 „Dole Bananen“ der DB

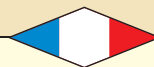
Betriebs-Nr. 11 80 083 0 026-1 [P]

Der UIC Standard 1 (St. 1) ist bis heute der meistgebaute Kühlwagen überhaupt. Verwendet wurde er hauptsächlich zum Transport von Obst, Gemüse, Fleisch und Fisch. Neben den Staatsbahnen besaßen auch viele Privatfirmen solche Wagen. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



ABB. ZEIGT H0-MODELL

Best.-Nr. **67104**



Kühlwagen UIC Standard 1 „STEF“ der SNCF

Betriebs-Nr. 11 87 082 7 074-9 [P]

Der internationale Eisenbahnverband UIC nahm in seine Vorschläge von standardisierten Wagenbauarten zwei Kühlwagentypen auf. Die Staatsbahnen Griechenlands, Marokkos, Italiens, der Schweiz, Frankreichs, der Niederlande und Belgiens beschafften Exemplare des St. 1.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



ABB. ZEIGT H0-MODELL

Best.-Nr. **67106**



Kühlwagen UIC Standard 1 „Interfrigo“ der FS

Betriebs-Nr. 11 83 802 6 738-5

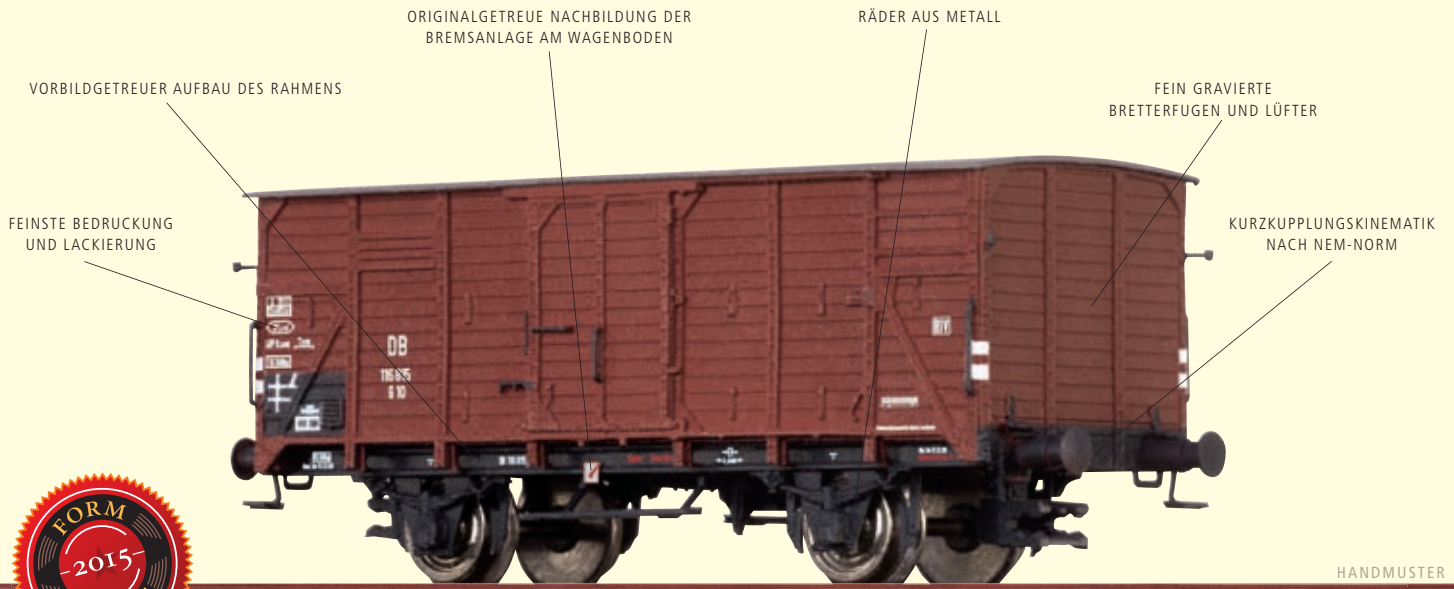
Der Standard 1 (St. 1) wurde zum bis heute meistgebauten Kühlwagen. Fleischfirmen, Brauereien und Lebensmittelketten stellten diesen Kühlwagen ein. Insgesamt wurden circa 6.500 Exemplare gebaut. In den 60er- und 70er-Jahren existierte kaum ein Güterzug ohne den zuverlässigen Wagen. Über Endbühnen konnten die Eiskammern von Hand mit Eisstangen bestückt werden. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015





SETZTE ECHE STANDARDS GÜTERWAGEN IN VERBANDSBAUART

GEDECKTER GÜTERWAGEN G10 DER DB



Gedeckter Güterwagen G10 der DB Betriebs-Nr. 116 815

Tarifliche Bedingungen einerseits und technische Gegebenheiten andererseits führten dazu, dass alle Länderbahnverwaltungen gedeckte Güterwagen mit fast gleichen Abmessungen und Ladegewichten entwickelten. Es handelte sich um Wagen mit 4,5 m Radstand, einer Länge über Puffer von 9,3 m bei ungebremsten Wagen, einem Ladegewicht von 15 t (später 17,5 t) und einer Bodenfläche von etwa 21 Quadratmeter. Diese Güterwagenbauart wurde zum wichtigsten und meistgebauten gedeckten Güterwagen überhaupt, sie trugen ursprünglich das Gattungszeichen Gm.

Der meistverbreitete dieser Länderbahnwagen war der nach preußischem Musterblatt Ild8, von dem allein 47.533 gebaut wurden. Nach der Gründung des Deutschen Staatsbahn Wagen Verbandes DWV 1909 wurde daraus der Verbandswagen Bauart A2 entwickelt. Dieser wurde ab 1911 in einer Gesamtstückzahl von sagenhaften 121.770 Exem-

plaren gebaut. Damit war es weltweit der meistgebaute gedeckte Güterwagen. Er dominierte bis in die frühe Epoche 3 das Bild der deutschen Güterzüge. Durch zwei Weltkriege wurden diese Wagen über ganz Europa verstreut und es gab keine europäische Bahnverwaltung, bei der nicht wenigstens zeitweise solche Wagen eingesetzt wurden. Ab 1938 waren die Wagen verstärkt worden, um die Belastungen durch Einbau von Druckluftbremsen und die erhöhten Geschwindigkeiten aufzufangen. In den Endfeldern wurden Diagonalstreben eingeschweißt, zum Teil wurden die Stirnrungen um 90 Grad gedreht. Die letzten so umgebauten Wagen waren bis in die 70er-Jahre im Dienst, danach wanderten sie in den Bauzugdienst ab. Einige davon sind heute noch vorhanden, zum Teil bei Museumseisenbahnen.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

Best.-Nr. **67400**



- Fein gravierte Bretterfugen und Lüfter
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm

- Originalgetreue Nachbildung der Bremsanlage am Wagenboden
- Räder aus Metall
- Vorbildgetreuer Aufbau des Rahmens





HANDMUSTER

Best.-Nr. **67405**



**Gedeckter Güterwagen G10
„Palmin“ der DB**
Betriebs-Nr. 528 109 P

Seit über 100 Jahren ist Palmin, ein aus der Kokosnuss gewonnenes Pflanzenfett, auf dem Markt. Palmin diente als willkommene Ergänzung, um den größer werdenden Bedarf an Fetten zu befriedigen, die bis dahin meist aus tierischen Rohstoffen gewonnen wurden. Anfang des 20. Jahrhunderts beflügelte die Palmin-Reklame mit ihren bildhaften Darstellungen die damalige koloniale Sehnsucht der Deutschen. Frühzeitig warb man auch auf Güterwagen mit dem Palmin-Schriftzug für das populäre Produkt. Die Form des Schriftzuges entstammt übrigens dem im Mannheimer Stadtwappen befindlichen „Wolfsangel“.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



HANDMUSTER

Best.-Nr. **67401**



Gedeckter Güterwagen G10 der DB
Betriebs-Nr. 21 80 112 0 403-7

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



HANDMUSTER

Best.-Nr. **67408**



Gedeckter Güterwagen G10 der DR
Betriebs-Nr. 21 50 112 3 056-6

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



HANDMUSTER

Best.-Nr. **67411**



Gedeckter Güterwagen G10 der ÖBB
Betriebs-Nr. 162 803

Der gedeckte Güterwagen G 10 wurde ab 1911 in einer Gesamtstückzahl von sagenhaften 121.770 Exemplaren gebaut. Damit war es weltweit der meistgebaute gedeckte Güterwagen. Er dominierte bis in die frühe Epoche 3 das Bild der deutschen Güterzüge. Durch zwei Weltkriege wurden diese Wagen über ganz Europa verstreut und es gab keine europäische Bahnverwaltung, bei der nicht wenigstens zeitweise solche Wagen eingesetzt wurden. Viele der gedeckten Güterwagen G 10 waren nach dem Zweiten Weltkrieg noch lange Jahre in Österreich im Einsatz.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



Gedeckter Güterwagen G10 der SNCF

Betriebs-Nr. 749 24 78

Die Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen beschafften in großer Zahl Betriebsmittel nach preußischen Normalien. 1938 gingen zahlreiche dieser Wagen in der neugegründeten Staatsbahn SNCF auf. Weitere Güterwagen deutscher Bauart übernahm die SNCF nach 1945 durch Lieferungen aus Deutschland und auf französischem Boden stehen gebliebene Wagen. Diese kamen ab 1951 auch in den gemeinsam mit der DB gegründeten EUROP-Park, der zu Beginn aus offenen und gedeckten Güterwagen zur gemeinsamen Nutzung bestand. EUROP-Wagen sollten nur noch zu Fristarbeiten ihrer Heimatverwaltung zugeführt werden.
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

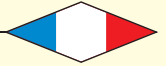


HANDMUSTER

Best.-Nr. **67409**



Modell: fein gravierte Bretterfugen und Lüfter; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; originalgetreue Nachbildung der Bremsanlage am Wagenboden; Räder aus Metall; vordbildgetreuer Aufbau des Rahmens



Gedeckter Güterwagen G10 der CFL

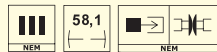
Betriebs-Nr. 22612

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



HANDMUSTER

Best.-Nr. **67413**



CFL



Gedeckter Güterwagen G10 der NS

Betriebs-Nr. 10 109

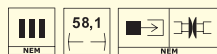
Auch die Niederländischen Staatsbahnen besaßen bereits vor dem Krieg gedeckte Wagen, die an das preußische Musterblatt A2 erinnerten. Weitere Wagen kamen infolge der Kriegereignisse hinzu. Die NS setzte die Wagen mit speziellen Vorsatzwänden ein, um darin Getreide in loser Schüttung transportieren zu können. Das war in ganz Europa die bevorzugte Verladeart für dieses Ladegut. Erst Ende der 50er-Jahre begann man dafür spezielle Behälterwagen in größeren Mengen zu bauen.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



HANDMUSTER

Best.-Nr. **67410**



Gedeckter Güterwagen G10 der DSB

Betriebs-Nr. 18 800

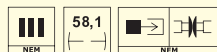
Im Jahr 1919 bestellten dänische Privatbahnen bei Christoph & Unmack in Niesky 50 gedeckte Güterwagen, die weitestgehend dem preußischen Musterblatt A2 entsprachen. 1939/40 übernahm die DSB 14 dieser Wagen und reiheten sie als IE 18787-18800 ein. I steht in Dänemark für geschlossene Wagen für nicht schmutzende Güter, wie Fleisch, Butter, Eier und Milch – trotzdem handelt es sich nicht um Kühlwagen. 1966 schieden die letzten dieser Wagen aus dem Dienst, dienten aber noch auf verschiedenen Stationen als Bahnhofswagen. 2009 wurde einer dieser Wagen in Niesky, anlässlich des 175. Jubiläums des dortigen Waggonbaus, in den Ursprungszustand versetzt.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



HANDMUSTER

Best.-Nr. **67412**





Best.-Nr. **67227**



Modell: Fein gravierte Lüftergitter; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinetik nach NEM-Norm; originalgetreue Nachbildung der Bremsanlage am Wagenboden

Gedeckter Güterwagen Gms 35
Bremen „Miele“ der DB
 Betriebs-Nr. 231 258

LIEFERBAR



Best.-Nr. **67300**



Gedeckter Güterwagen Gmhs
Bremen „Brandt“ der DB
 Betriebs-Nr. 230 275

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **67301**



Gedeckter Güterwagen Gmhs
Bremen „Dortmunder Union“ der DB
 Betriebs-Nr. 504 278 P

Als erstes Hochhaus der Stadt Dortmund entstand zwischen 1926 und 1927 das heute als „Dortmunder U“ bekannte ehem. Gär- und Lagerhaus der Dortmunder Union Brauerei, welches seit 1968 das vierseitige „U“ auf dem Dach trägt. Die Größe und direkte Nähe der Union Brauerei zum Hauptbahnhof prädestinierten dazu, viele Rohstoffe und Erzeugnisse mit der Eisenbahn aus der Stadt zu transportieren. So besaß die Dortmunder Union Brauerei, wie viele andere Brauereien, eigene Güterwagen, die als Privatwagen bei der Deutschen Bundesbahn eingestellt waren. Um den Bekanntheitsgrad der jeweiligen Marke zu stärken, waren solche Wagen und Behälter meist mit der Werbung der entsprechenden Brauerei versehen.
 LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Best.-Nr. **67303**



Gedeckter Güterwagen Gmhs
Bremen „Alak“ der DB
 Betriebs-Nr. 242 950

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2015



Kesselwagen „Löwensenf“ der DB
Betriebs-Nr. 581 326

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67064**



Modell: Feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm

Neubaukesselwagen „Eni“ der DB
Betriebs-Nr. 33 80 795 7 028-3 [P]

1980 kam es durch die UIC zu einer umfangreichen Neuordnung der Gattungszeichen und Wagennummern für Güterwagen. Die Kesselwagen der Dokumentationsnummer 8105 belegten jetzt die Nummern ab 785 0000 und die Gattungsbezeichnung lautete nun Zas oder Zas-w. Angeschrieben wurde seit 1978 auch die sogenannte Gattungsschlüsselnummer, die sich aus den ersten vier Stellen der Wagennummer ergab. Die lapidare Anschrift „Brennbare Flüssigkeiten“ wurde nun durch die auffällige orangefarbene Tafel mit der UN-Gefahrennummer ergänzt.
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015

ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67239**



Modell: Fein detaillierte Y-25 Drehgestelle; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM; Nachbildung der Bremsanlage

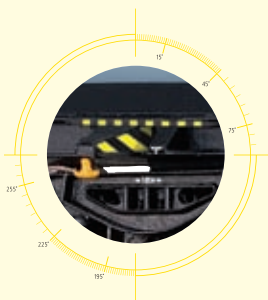
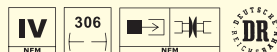


ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67238**





Best.-Nr. **67066**

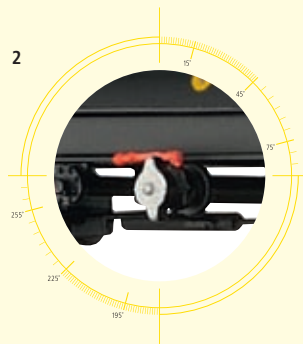


Kesselwagen „Neragol“ der DB
Betriebs-Nr. 565 639

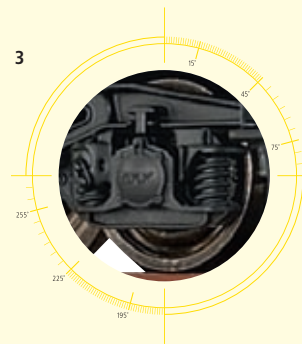
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



1_Feinste Bedruckung und Lackierung



2_Fein detaillierte Y-25 Drehgestelle



3_Nachbildung der Bremsanlage

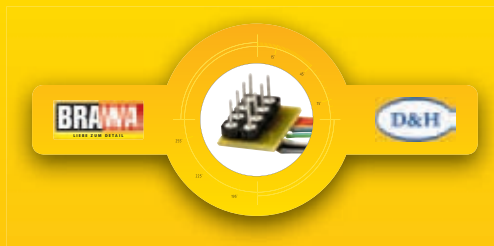
(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 67239)

Neubaukesselwagen der DR, 3er-Set
Betriebs-Nr. 31 50 727 0 078-4 /
31 50 727 0 333-5 / 31 50 727 0 464-8

Anfang der 70er-Jahre gelang es dem Außenhandelsministerium der DDR mit Frankreich umfangreiche Kompensationsgeschäfte abzuschließen, in deren Folge die DR ca. 20.000 Neubaugüterwagen verschiedener Gattungen erhielt. Darunter wurden ab 1975 1.250 vierachsige Mineralölkesselwagen geliefert, die unter der Dokumentationsnummer 8105 und der Gattung Uahs eingereiht wurden. Ihr Nummernkreis begann bei 727 0000. Der Wagen besaß ein geschweißtes Untergestell aus St 52-3 ohne Mittellangträger mit Drehgestellen des Typs Y25Cs und einer geteilten Zugeinrichtung. Der fünfschüssige Behälter aus 7 mm Stahlblech (9 mm im Bodenbereich), hat ein Volumen von 85.150 Litern und erlaubt damit die vollständige Ausnutzung der damals höchstzulässigen Radsatzlast von 20 t. Die Wagen kamen vor allem in Ganzzügen zum Einsatz und dienten insbesondere dem Transport von Kraftstoffen wie Benzin und Diesel. Da die DDR diese zur Devisengewinnung auch exportierte, kamen die Wagen mit solchen Verkehren auch in das „NSW – Nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet“.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015





ELEKTRONIKKOMPONENTEN FÜR PERFEKTE FAHREIGENSCHAFTEN

Die Firma Doehler & Haass entwickelt und produziert seit 1982 Komponenten für die digitale Steuerung von Modellbahnanlagen. Alle Fahrzeugdecoder können in Verbindung mit den Formaten DCC, SelectRIX 1 und 2 sowie MM betrieben werden und passen aufgrund ihrer verschiedenen Abmessungen und Leistungsstufen in fast jedes Modellbahnfahrzeug. Mit ihrer Super-Soft-

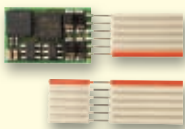
Drive Motoransteuerung und -regelung sorgen sie für perfekte Fahreigenschaften. Die Entwicklung und Herstellung der Technikkomponenten erfolgt vollständig in Deutschland. Ab sofort sind diese Elektronikbauteile über die Fachhandelspartner von BRAWA erhältlich. Alle Bezugsquellen unserer Premium- und Point-Partner finden Sie unter www.brawa.de/fachhaendler.

PRODUKTEIGENSCHAFTEN UND FUNKTIONEN DER FAHRDECODER

- Zum wahlweisen Betrieb mit konventionellem Gleichstrom-Fahrgerät, Digitalsystemen nach DCC, SelectRIX 1 und 2, Motorola, teilweise AC-analog
- Die Umschaltung zwischen Analog- und Digitalbetrieb erfolgt automatisch
- Im Digitalbetrieb wird das zuletzt programmierte System verwendet (es erfolgt keine automatische Umschaltung!)
- DCC Kurze Adressen (1-127), lange Adressen (0001-9999), mit 14, 28, 126 Fahrstufen
- SelectRIX 1: 31 Fahrstufen, 100 Adressen 16 Zusatzfunktionen
- SelectRIX 2: 127 Fahrstufen, 10.000 Adressen, 16 Zusatzfunktionen
- Lastregelung der neuesten Generation, dadurch besonders weiches Regelverhalten
- Verschiedene Regelvarianten zur optimalen Anpassung an den Motor
- Intern 127 Fahrstufen
- Einstellbare Motorfrequenz (niederfrequent, 16 kHz, 32 kHz)
- Blockstreckenbetrieb mit einfachen Dioden im Digitalbetrieb
- Licht- und Funktionsausgänge (teilweise) dimmbar und analog aktivierbar
- Rangiergang
- Motor-, Licht- und Gleisanschlüsse elektronisch tauschbar
- Alle Funktionsausgänge frei programmierbar
- Temperaturschutz
- Resetfunktion für DCC und SX2

Fahrzeugdecoder DH10C-1

Mit Flachbandkabel für NEM 651, 6-polig

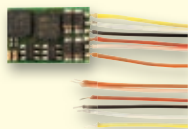


BRAWA Best.-Nr. **99802**

Betriebsart DCC, SX1, SX2, MM, DC-analog
 Maße [mm] 14,2 x 9,3 x 1,5
 Gesamtbelastbarkeit 1,0 A
 Max. Motorstrom 1,0 A
 Max. Fahrspannung 30 V
 2 Lichtausgänge, dimmbar je 150 mA
 2 Zusatzausgänge, dimmbar je 300 mA
 mit SUSI-Schnittstelle

Fahrzeugdecoder DH10C-3

Mit sechs Anschlusslitzen für NEM 651, 6-polig

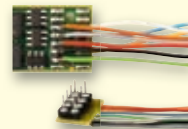


BRAWA Best.-Nr. **99803**

Betriebsart DCC, SX1, SX2, MM, DC-analog
 Maße [mm] 14,2 x 9,3 x 1,5
 Gesamtbelastbarkeit 1,0 A
 Max. Motorstrom 1,0 A
 Max. Fahrspannung 30 V
 2 Lichtausgänge, dimmbar je 150 mA
 2 Zusatzausgänge, dimmbar je 300 mA
 mit SUSI-Schnittstelle

Fahrzeugdecoder DH16A-2

Mit Anschlusskabel für NEM 652, 8-polig

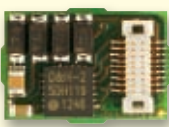


BRAWA Best.-Nr. **99804**

Betriebsart DCC, SX1, SX2, MM, DC-analog
 Maße [mm] 16,7 x 10,9 x 2,8
 Gesamtbelastbarkeit 1,5 A
 Max. Motorstrom 1,5 A
 Max. Fahrspannung 30 V
 2 Lichtausgänge, dimmbar je 150 mA
 2 Zusatzausgänge, dimmbar je 300 mA
 2 Zusatzausgänge je 1,0 A
 mit SUSI-Schnittstelle

Fahrzeugdecoder DH18A

Für Next18-Schnittstelle, 18-polig



BRAWA Best.-Nr. **99805**

Betriebsart DCC, SX1, SX2, MM, DC-analog
 Maße [mm] 13,5 x 9,0 x 2,8
 Gesamtbelastbarkeit 1,0 A
 Max. Motorstrom 1,0 A
 Max. Fahrspannung 30 V
 2 Lichtausgänge, dimmbar je 150 mA
 2 Zusatzausgänge, dimmbar je 300 mA
 mit SUSI-Schnittstelle

Fahrzeugdecoder DH21A-4

Für MTC21-Schnittstelle, 21-polig



BRAWA Best.-Nr. **99807**

Betriebsart DCC, SX1, SX2, MM, DC-analog, AC-analog
 Maße [mm] 20,7 x 15,8 x 5,2
 Gesamtbelastbarkeit 2,0 A
 Max. Motorstrom 2,0 A
 Max. Fahrspannung 30 V
 2 Lichtausgänge, dimmbar je 150 mA
 2 Zusatzausgänge, dimmbar je 300 mA
 2 Zusatzausgänge je 1,0 A
 mit SUSI-Schnittstelle

Fahrzeugdecoder DH22A-4

Für PluX22-Schnittstelle, 22-polig



BRAWA Best.-Nr. **99800**

Betriebsart DCC, SX1, SX2, MM, DC-analog, AC-analog
 Maße [mm] 20,7 x 15,8 x 5,2
 Gesamtbelastbarkeit 2,0 A
 Max. Motorstrom 2,0 A
 Max. Fahrspannung 30 V
 2 Lichtausgänge, dimmbar je 150 mA
 2 Zusatzausgänge, dimmbar je 300 mA
 2 Zusatzausgänge je 1,0 A
 mit SUSI-Schnittstelle
 PluX22 Adapter auf Kabel (Best.-Nr. 99813) für schnittstellen-unabhängigen Einbau



PRODUKTEIGENSCHAFTEN UND FUNKTIONEN DER FAHRZEUGSOUNDDECODER

- Originale fahrzeugspezifische Dampf-, Diesel- und E-Lok-Soundprojekte (keine „Standardsounds“)
- Realistisches Dampfahrgesch mit radsynchronen und überlappenden Auspuffschlägen, fahrstufenabhängiger Tonhöhe und unabhängigem Siedegeräusch
- Realistisches dieselhydraulisches Fahrgeräusch mit fahrstufenabhängiger Tonhöhe, variabler Leerlaufdrehzahl und unabhängigen Beschleunigungsstufen, Turbolader und dynamischer Bremse
- Realistisches dieselmechanisches Fahrgeräusch mit mehreren Gängen, Leerlauf, mehreren Fahr- und Beschleunigungsstufen und möglichem Schaltgeräusch
- Realistisches elektrisches Fahrgeräusch mit Fahrmotor und Fahrmotorlüfter sowie Aufrüstergeräusche (Stromabnehmer, Hauptschalter usw.), Schaltwerksgeräusch und dynamischer Bremse
- Glocke, Horn, Pfeife, Türen schließen usw. (je nach Soundprojekt) jederzeit separat auslösbar
- Alle Soundabläufe frei konfigurierbar („Function Mapping“) und zufällig auslösbar
- Lautsprecheranschluss gegen Kurzschluss und Überlast geschützt
- Geringe Wärmeentwicklung durch Einsatz modernster Technologien
- Ladefähigkeit der Soundprojekte über SUSI-Schnittstelle mittels Programmer

Fahrzeugsounddecoder SD18A

Für Next18-Schnittstelle, 18-polig



BRAWA Best.-Nr. **99806**

Betriebsart	DCC, SX1, SX2, MM, DC-analog
Maße [mm]	25,0 x 9,5 x 2,8
Gesamtbelaubarkeit	1,0 A
Max. Motorstrom	1,0 A
Max. Fahrspannung	30 V
2 Lichtausgänge, dimmbar	je 150 mA
2 Zusatzausgänge, dimmbar mit SUSI-Schnittstelle	je 300 mA
Abtastrate	22 kHz
Unabhängige Soundkanäle	8
Speichergröße	32 Megabits
Speicherdauer	bis zu 190 s
Max. Ausgangsleistung	1,4 W (an 4 Ohm)

Fahrzeugsounddecoder SD21A-4

Für MTC21-Schnittstelle, 21-polig



BRAWA Best.-Nr. **99808**

Betriebsart	DCC, SX1, SX2, MM, DC-analog, AC-analog
Maße [mm]	30,2 x 15,8 x 5,2
Gesamtbelaubarkeit	2,0 A
Max. Motorstrom	2,0 A
Max. Fahrspannung	30 V
2 Lichtausgänge, dimmbar	je 150 mA
2 Zusatzausgänge, dimmbar	je 300 mA
2 Zusatzausgänge mit SUSI-Schnittstelle	je 1,0 A
Abtastrate	22 kHz
Unabhängige Soundkanäle	8
Speichergröße	32 Megabits
Speicherdauer	bis zu 190 s
Max. Ausgangsleistung	1,4 W (an 4 Ohm)

Fahrzeugsounddecoder SD22A-4

Für PluX22-Schnittstelle, 22-polig



BRAWA Best.-Nr. **99801**

Betriebsart	DCC, SX1, SX2, MM, DC-analog, AC-analog
Maße [mm]	30,2 x 15,8 x 5,2
Gesamtbelaubarkeit	2,0 A
Max. Motorstrom	2,0 A
Max. Fahrspannung	30 V
2 Lichtausgänge, dimmbar	je 150 mA
2 Zusatzausgänge, dimmbar	je 300 mA
2 Zusatzausgänge mit SUSI-Schnittstelle	je 1,0 A
Abtastrate	22 kHz
Unabhängige Soundkanäle	8
Speichergröße	32 Megabits
Speicherdauer	bis zu 190 s
Max. Ausgangsleistung	1,4 W (an 4 Ohm)
PluX22 Adapter auf Kabel (Best.-Nr. 99813) für schnittstellenunabhängigen Einbau	

Programmer



BRAWA Best.-Nr. **99809**

- Programmieren und Fahren von DCC-, SX1-, und SX2 Loks
- Programmieren und Fahren von SUSI-Modulen
- Updates von Doehler & Haass-Fahrzeugdecodern
- Updates von Komponenten des Doehler & Haass-Soundsystems
- Laden von Soundprojekten in Komponenten des Doehler & Haass-Soundsystems
- Echte USB-Schnittstelle (kein USB-zu-seriell-Wandler)
- Keine Treiberinstallation erforderlich
- Sehr einfache Handhabung und Anwendung
- Adapter für Decoder notwendig

Adapter

BRAWA Best.-Nr. **99813**

Adapter für PluX22 Schnittstelle mit Anschlusslitzen

Universal-Netzteil 12 – 24 V / 100 W



BRAWA Best.-Nr. **99810**

- Passend für Programmer, Future-Central-Control (FCC), Funktionsdecoder und Power-Pack.
- Eingangsspannung (AC Input): 110 - 240 V / max. 1,3 A / 50 - 60 Hz
- Ausgangsspannung (DC Output): Einstellbar von 12 V bis 24 V (12, 15, 16, 18, 19, 20, 22, 24 V) / max. 5 A
- Ausgangsleistung: max. 100W
- USB-Anschluss: 5 V / 1 A (kann gleichzeitig mitbenutzt werden)

Lokkarten, 5er Set



BRAWA Best.-Nr. **93705**

Zum Abspeichern der Funktionssymbole im Mfx®-Betrieb, AC-Versionen

Lautsprecher

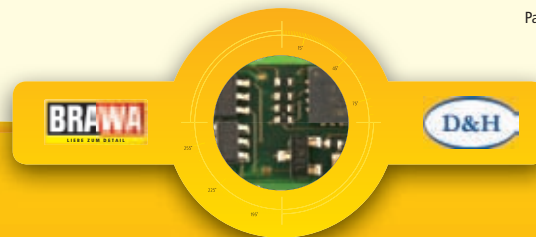
BRAWA Best.-Nr. **99811**

Lautsprecher LS1512, selbstklebend (1 W; 15,0 x 11,0 x 4,2 mm)

Schallboxen

BRAWA Best.-Nr. **99812**

Passend für 99811



Das Update mit einem kostenlosen Firmware-Download aus dem Internet ist im eingebauten Zustand des Decoders auf dem Gleis möglich (kein Öffnen des Fahrzeugs notwendig) und erfolgt über den Programmer. Die Fahrzeugdecoder unterstützen das Bremsen mit asymmetrischer Digitalspannung (vier Dioden in Serie und eine Diode antiparallel), die Langsamfahrt (mit geeigneten

Bremsmodulen) und die bidirektionale Kommunikation (Lokadressrückmeldung im DCC-Betrieb, RailCom®). Technischen Support, kostenlose Updates sowie weitere Informationen, zum Beispiel zu Einbauempfehlungen, CV-Werten, Bedienungsanleitungen und dem Download von Soundprojekten, erhalten Sie über die Website www.doehler-haass.de.



EXKLUSIVE SONDERMODELLE IN LIMITIERTER AUFLAGE

SICHERN SIE SICH SCHNELL IHR PERSÖNLICHES EXEMPLAR!

BRAWA bringt zur Spielwarenmesse Nürnberg insgesamt 26 exklusive Sondermodelle in den Spurweiten H0 und N heraus, die in streng limitierter Auflage erscheinen. Die Bierwagen, Kesselwagen und gedeckten Güterwagen der Baureihe G 10 mit Werbeaufdrucken können von BRAWA-Fachhändlern ausschließlich während der Spielwarenmesse 2015 bestellt werden. Kontaktieren Sie also möglichst rasch Ihren BRAWA Fachhändler und sichern Sie sich schon jetzt Ihr persönliches Exemplar!



ILLUSTRATION

Bierwagen der DB



«Dom Kölsch»



«Stuttgarter Hofbräu»



«Jever»



«Berliner Kindl»



«Dortmunder Actien-Brauerei»



«Selters»



«Holsten»



«Astra»



«Flensburger Brauerei»



«Duckstein»

Bierwagen der DR



«Ur-Krönitzer»



«Radeberger»



«Selters Wasser»

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2015



ILLUSTRATION

Kesselwagen der DB, 4-Achser



«BASF»



«Eva / Caltex»



«Eva / Finna»



«Deutz Oel»



«Dapolin»



«Linde»



«Homann»



«Texaco»



«Valvoline»



«Wacker»

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015



ILLUSTRATION

Gedeckter Güterwagen G 10 der DB



«Kaldewei»



«Miele»

Gedeckter Güterwagen G 10 der DRG



«Persil»

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2015

BRAWA Hauptkatalog 2015/2016

Best.-Nr. **0116**

LIEFERTERMIN: APRIL 2015



VERKÜRZT DIE WARTEZEIT: DER NEUHEITEN EXPRESS

SO BLEIBEN SIE IMMER AUF DEM LAUFENDEN!

Um Sie noch aktueller über Neuheiten zu informieren und die Wartezeit zu verkürzen, bringt BRAWA bis zu drei mal pro Jahr den Neuheiten Express heraus. Darin werden Modelle vorgestellt, die Sie im Neuheitenprospekt noch nicht finden und sie werden kurzfristig lieferbar sein. Seien Sie also gespannt! Sie finden den Neuheiten Express auf Messen, bei Ihrem BRAWA Fachhändler und er wird per Post oder E-Mail versandt.



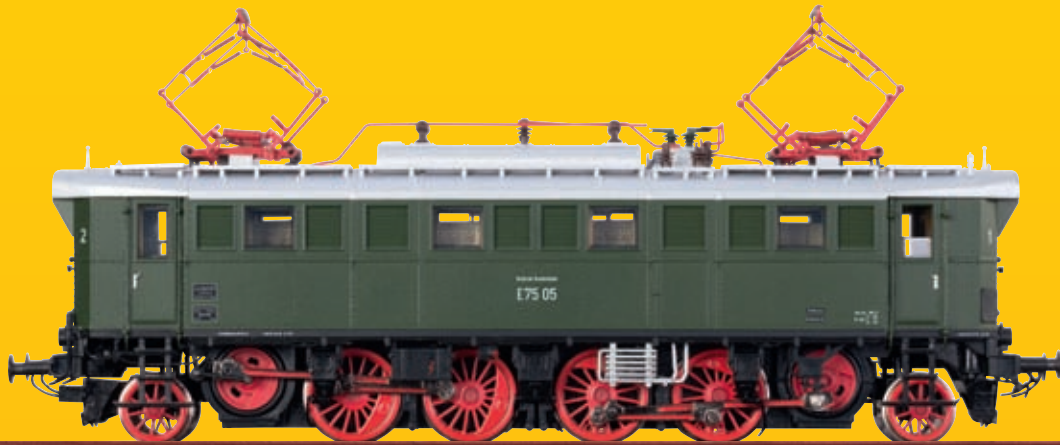
DIE ZEICHEN UND IHRE BEDEUTUNG

 Epochenbezeichnung	 Befahrbarer Mindestradius in mm	 Lok besitzt Schwungmasse	 Modell besitzt Federpuffer
 Gleichstrom Analog	 Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb	 Zweilicht-Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd	 Tauschratsatz für Wechselstrom (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2180)
 Gleichstrom Analog BASIC	 Schnittstelle nach NEM 651	 Zweilicht-Spitzensignal und ein rotes Schlusslicht in Fahrtrichtung wechselnd	 Wechselstromschleifer nachrüstbar (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2220)
 Gleichstrom Analog BASIC+	 Schnittstelle nach NEM 652	 Dreilicht-Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd	 Sound eingebaut
 Gleichstrom Digital	 Schnittstelle mit Lötunkten	 Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter in Fahrtrichtung wechselnd	 Für Sound vorbereitet
 Gleichstrom Digital EXTRA	 Schnittstelle Next18	 Zwei rote Schlusslichter	 Fahrzeug weitgehend aus Metall
 Wechselstrom Digital	 Schnittstelle 21-polig	 Mit Innenbeleuchtung ausgestattet	 Logo der Bahngesellschaft (Beispiel DRG)
 Wechselstrom Digital BASIC+	 Schnittstelle PluX22	 Innenbeleuchtung nachrüstbar (z.B. BRAWA Art.-Nr. 2200)	 Digitale Kupplung
 Wechselstrom Digital EXTRA	 Anzahl der Räder mit Haftreifen	 Mit Inneneinrichtung ausgestattet	 Funktionsfähiger, schaltbarer Lüfter
 Dual Power	 Lok besitzt Rauchgenerator	 Modell besitzt Kupplungsaufnahme, jedoch keine Kurzkupplungskinematik	
 Länge über Puffer in mm	 Lok ist für den Einbau eines Rauchgenerators vorbereitet (z. B. Seuthe Nr. 20)	 Modell besitzt Kupplungsaufnahme und Kurzkupplungskinematik	

LIEBE ZUM DETAIL



STARKES ZUGPFERD IN SACHEN ORIGINALTREUE:
DIE BRAWA ELLOK E 75 DER DB



BRAWA Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH & Co. KG Uferstr. 26-28 73630 Remshalden
Hotline: Montag – Donnerstag, 13.00 – 15.00 Uhr Telefon +49(0)7151 97935-68
Telefax +49(0)7151 74662 info@brawa.de www.brawa.de

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL