

KMM 1

Fahrzeuge Frühjahr 2015

INTER CITY MIT GASTURBINE



Das Design der 50er Jahre und die Technik der 70er: Beim VT 11.5 /BR 602 von KM1 ist alles bis ins kleinste Detail perfekt nachempfunden. Der Charme dieser Epoche und deren Formsprache wirkt so auch im Modell faszinierend. Hier zu sehen der VT 11.5 mit Dieseltriebköpfen. Sobald das passende Steuergerät bei der DB zur Verfügung stand, setzte man auf Risikoteilung: Ein Dieseltriebkopf und ein Gasturbinen-Triebkopf bespannten die meist 7-teiligen Züge. Dabei verblieb zu Beginn sogar auf einem Triebkopf noch das TEE-Emblem! Wie muß dieser Zug die damaligen Fahrgäste in Erstaunen versetzt haben! Auch die Geräuschkulisse muß überwältigend gewesen sein, wenn zum einen der 1100 PS starke 12-zylinder Maybach Motor auf der einen Seite und die heulende Gasturbine auf der anderen Seite des Zuges bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Dienst taten.

BR 602

LIMITED EDITION



Im Streiflicht steht der Triebzug (Bild Modell 2010) im Bahnhof, bis er HP1 für die Weiterfahrt erhält. Die warmweiße Innenbeleuchtung lädt zum Einsteigen ein. Reisen auf hohem Niveau war das Credo des Vorbilds. Auf höchstem Niveau befindet sich auch die Detaillierung und Ausstattung unseres Modells der Limited Edition: Beflockte Sitze in vorbildgerechten Farben, Innenwände mit Holzdekor, komplette Inneneinrichtung mit in gruppen schaltbarer Beleuchtung, beleuchtete Tischlampen, durchbrochene Lüftergitter, funktionsfähige Lüfterräder, gefederte und kugelgelagerte Achsen, 2 Sounddecoder und 7 Funktionsdecoder, Stromabnahme über Kugellager, 2 Antriebsmotoren mit Kardangetrieben, magnetisch schließende Faltenbälge für ein vorbildgerecht geschlossenes Fahrtbild ab Radien von 1020 mm, vorbildlich profilierte Scheibenradsätze und vieles mehr.

Der VT 11.5, auch bekannt als "Trans Europ Express", war der bedeutendste Dieseltriebzug und damit der Paradezug der 1950er und 1960er Jahre der Deutschen Bundesbahn. Er wurde für den internationalen TEE-Verkehr für einen erhöhten Reisekomfort entwickelt. In den 1970er Jahren bestand Bedarf an leistungsfähigeren Triebköpfen, um im InterCity-Verkehr höhere Reisegeschwindigkeiten und längere Garnituren fahren zu können. Aus diesem Grund wurden vier der ursprünglich als Baureihe 601 bezeichneten Dieseltriebköpfe mit neuen, 2200 PS starken Gasturbinen ausgestattet. Ab Juli 1974 waren die Gasturbinentriebköpfe planmäßig im InterCity-Verkehr eingesetzt. Zu Beginn mit je zwei BR 602 in einer Zuggarnitur eingesetzt, konnten sie nach der Entwicklung einer neuen Angleichsteuerung ab 1975 im gemischten Dienst BR 601/602 eingesetzt werden. Im April 1975 stellte eine Garnitur mit zwei BR 602 Gasturbinentriebköpfen und 2 Mittelwagen mit 217 km/h einen neuen deutschen Geschwindigkeitsrekord für Brennkraftschienenfahrzeuge auf. Dieser wurde erst im Jahr 2000 vom neuen ICE TD mit 222 km/h überboten. Die Schönheit seines Designs, die überragende Technik dieser Zeit und der Reisekomfort machen den TEE bis heute zu einer Legende deutscher Schienenfahrzeuge. KM1 widmet den wichtigsten Versionen dieses Triebzugs ein limitiertes Modell der Extraklasse in 4 verschiedenen Ausführungen und einer Gesamtstückzahl von maximal 100 Exemplaren!



Der Führerstand des 601



Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, 2 Bühler Motoren, beide Triebköpfe angetrieben, 2 unabhängige Hochleistungsdecoder mit KM1 High-Quality-Sound, 6 unabhängige Funktionsdecoder zur Schaltung der Innenbeleuchtung, 2 unabhängige Diesel-Rauchentwickler, dadurch vorbildgerecht getrennter Sound und Rauch in jedem der Triebköpfe, Führerstandsbeleuchtung in Fahrtrichtung wechselnd, drehende Lüfterräder, Beleuchtung mit Warmlicht LED's, Lichtwechsel fahrtrichtungsabhängig weiß/rot, Innenbeleuchtung mit warmweißen LED's und beleuchteten Tischlampen und Spots an der Bar, durchbrochene Lüftergitter, kugelgelagerte und einzeln gefederte Achsen und Antriebe, bewegliche Türen, Kardantrieb auf 4 Achsen, kinematische Kurzkupplung mit funktionsfähigen Faltenbälgen für ein geschlossenes Fahrbild, Inneneinrichtung in vorbildgetreuen Farben mit Holzdekor und beflockten Sitzen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Lokführer in Stand 1, Mindestradius 1020 mm, LÜP 6-teilig ca. 350 cm, Gewicht ca. 18 kg, einmalige limitierte Sonderserie mit insgesamt nur 100 Exemplaren!

So sollen Modelle aussehen: Wie das Vorbild. Unzählige Nietreihen, detaillierte Inneneinrichtung und gleichmäßige Beleuchtung setzen den VT 11.5 beeindruckend in Szene, egal ob im Großraumwagen....



...Speisewagen...



...Barwagen...



...oder im Abteilwagen.



Version	Epoche	Ausführung	Bestell-Nr.	
			NEM	FS
		2 Triebköpfe, Abteilwagen, Großraumwagen, Bar- und Speisewagen		
IC 190/191 (1974)	DB Ep. IV	6-teilige Garnitur des InterCity „Sachsenroß“ mit 2 Gasturbinentriebköpfen	101155	111155
C 190/191 (1975)	DB Ep. IV	6-teilige Garnitur des InterCity „Sachsenroß“ mit 1 Gasturbinen- und 1 Dieselturbtriebkopf	101156	111156
IC 131/136 (1975)	DB Ep. IV	6-teilige Garnitur des InterCity „Prinzpal“ mit 2 Gasturbinentriebköpfen	101157	111157
IC 147/140	DB Ep. IV	6-teilige Garnitur des InterCity „Dompfeil“ mit 1 Gasturbinen- und 1 Dieselturbtriebkopf	101158	111158
Ergänzung IC 131/136	DB Ep. IV	2-teilige Ergänzungsgarnitur für IC „Prinzpal“ (1 Abteilwagen, 1 Großraumwagen)	201157	211157
Ergänzung IC 147/140	DB Ep. IV	4-teilige Ergänzungsgarnitur für IC „Prinzpal“ (2 Abteilwagen, 2 Großraumwagen)	201158	211158

BAUREIHE 216 / V160

PREMIUM EDITION

Bereits im Frühjahr 1956 begann bei Krupp die Entwicklung der V160. Nach einer Vorserie von 10 Maschinen, startete dann nach einigen Modifikationen die Serienproduktion im Jahr 1964. Insgesamt wurden bei verschiedenen Werken 224 Lokomotiven dieses Typs gebaut. Die auf 120 km/h ausgelegte Universaldiesellok war zu Beginn noch mit Dampfheizkesseln für die Zugheizung versehen, da noch keine geeignete Technik bei Diesellokomotiven für elektrische Zugheizung verfügbar war. Aus der V160 und deren Weiterentwicklung entstand in wenigen Jahren eine ganze Lokfamilie mit über 800 Exemplaren. Nach dem 1968 eingeführten Baureihenschema der DB trugen diese die Baureihenummern 210, 215, 217, 218 und 219. Durch Umzeichnungen schuf die DB später noch die Nummern 225 und 226. Erst 2004 wurde die letzte BR 216 ausgemustert. Noch heute sind Fahrzeuge museal erhalten, unter anderem ist eine 216 auch noch im Einsatz bei der Firma Wiebe.



Bild: F. Wilke, Slg. Stefan Carstens



Lackierschema Ozeanblau der BR 216 - die 216 045-5 hatte auch ein ozeanblaues Dach



Lackierschema Purpurrot der BR 216

MODELL:

Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Digitaldecoder mit KM1 High-Quality-Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, KM1 Dynamic Smoke Rauchentwickler, funktionsfähige Lüfterräder, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's mit Lichtwechsel weiß/rot schaltbar, robuster Kardanantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, alle Achsen angetrieben, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, wartungs- und geräuscharme Stromabnahme über Achslager, Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, zu öffnende Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig lackierter Führerstand, detailliert nachgebildeter Maschinenraum mit schaltbarer Maschinenraumbeleuchtung, eingebaute Lokführerfigur, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhaken- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 1020 mm, LÜP 50 cm, Gewicht ca. 5 kg.

Betriebs-Nr.	Epoche	Direktion	Betriebswerk	Zustand	Lackierung Lokkasten	Lackierung Drehgestelle	Lackierung Dach	Wendezugsteuerung	Glocke	Pufferringe weiß	Zugbahnfunk	Bestell-Nr.	
												NEM	FS
V160 146	DB Ep. IIIb	BD Hamburg	Bw Lübeck	1967	3004 Purpurrot	9005 Schwarz	7023 Betongrau	ja	ja	nein	nein	101611	111611
V160 110	DB Ep. IIIb	BD Frankfurt	Bw Limburg	1967	3004 Purpurrot	9005 Schwarz	7023 Betongrau	nein	ja	nein	nein	101612	111612
V160 137	DB Ep. IIIb	BD Stuttgart	Bw Ulm	1967	3004 Purpurrot	9005 Schwarz	7023 Betongrau	ja	ja	nein	nein	101613	111613
V160 033	DB Ep. IIIb	BD München	Bw München	1966	3004 Purpurrot	9005 Schwarz	7023 Betongrau	ja	ja	nein	nein	101614	111614
216 118-0	DB Ep. IV	BD Hannover	Bw Oldenburg	1967	3004 Purpurrot	9005 Schwarz	7023 Betongrau	nein	ja	nein	nein	101615	111615
216 044-8	DB Ep. IV	BD Essen	Bw Gel.-Bism.	1980	3004 Purpurrot	9005 Schwarz	7023 Betongrau	nein	nein	nein	ja	101616	111616
216 045-5	DB Ep. IV	BD Hannover	Bw Braunschweig	1975	5020 Ozeanblau	8019 Graubraun	5020 Ozeanblau	nein	nein	nein	ja	101617	111617
216 213-9	DB Ep. IV	BD Frankfurt	Bw Kassel	1983	5020 Ozeanblau	8019 Graubraun	7022 Umbragrau	nein	nein	nein	ja	101618	111618
216 103-2	DB Ep. IV	BD Essen	Bw Oberhausen	1986	5020 Ozeanblau	8019 Graubraun	7022 Umbragrau	ja	nein	nein	ja	101619	111619
216 221-2	Museum	BD Frankfurt	Bw Gießen	1994	3004 Purpurrot	9005 Schwarz	7023 Betongrau	nein	nein	ja	ja	101620	111620
216 012-5	Privatbahn	limitiert auf 20 Exemplare		2010	Sondermodell, limitierte Ausführung in gelber H.F. Wiebe Lackierung, passend auch zu unserem Gms54!						101610	111610	
Option: Individuelle Beschriftung (Loknummer, Direktion, Betriebswerk und Ausbesserungswerk)												1012	

BAUREIHE 18.1 Württembergische C

PREMIUM EDITION

Die „schöne Württembergerin“ war die kleinste Länderbahnlokomotive mit Achsfolge 2'C1' und mit ihren 1800 mm Treibrädern passend für die Topografie der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen (K.W.St.E) entworfen. 41 Fahrzeuge wurden zwischen 1909 und 1921 durch die Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Die Lokomotiven waren sparsam und zugleich sehr leistungsfähig. Sie hatten ein Vierzylinder-Verbundtriebwerk, alle vier Zylinder wirkten auf die zweite, doppelt gekröpfte Kuppelachse. Ihr außergewöhnliches Aussehen verdankt sie Auffälligkeiten wie dem außenliegenden Hilfsrahmen zur Unterstützung des Blechrahmens, mit den dahinterliegenden Radkästen für die Kuppelachsen, sowie dem stromlinienförmigen Führerhaus, das der bayerischen S 2/6 ähnelt. Auch die kegelförmige Rauchkammertür trug zum eleganten Erscheinungsbild bei. So gekleidet tat sie unter anderem auch Dienst vor Luxuszügen wie dem Orient-Express. 37 Lokomotiven wurden von der DRG übernommen, wo sie als Baureihe 18.1 eingeordnet wurde. Die Deutsche Bundesbahn übernahm noch 23 Exemplare dieser formschönen Lokomotive. Ihre Einsätze brachten sie fortan nach Mannheim, Stuttgart, Friedrichshafen, Ulm, Heilbronn, Aalen und bis nach Würzburg. Anfang der 1950er Jahre begann der Stern der württembergischen C zu sinken, und mit der Z-Stellung der 18 133 am 15. Februar 1955, endete der Werdegang dieser Maschine. Leider blieb kein Exemplar als Museumslok erhalten.

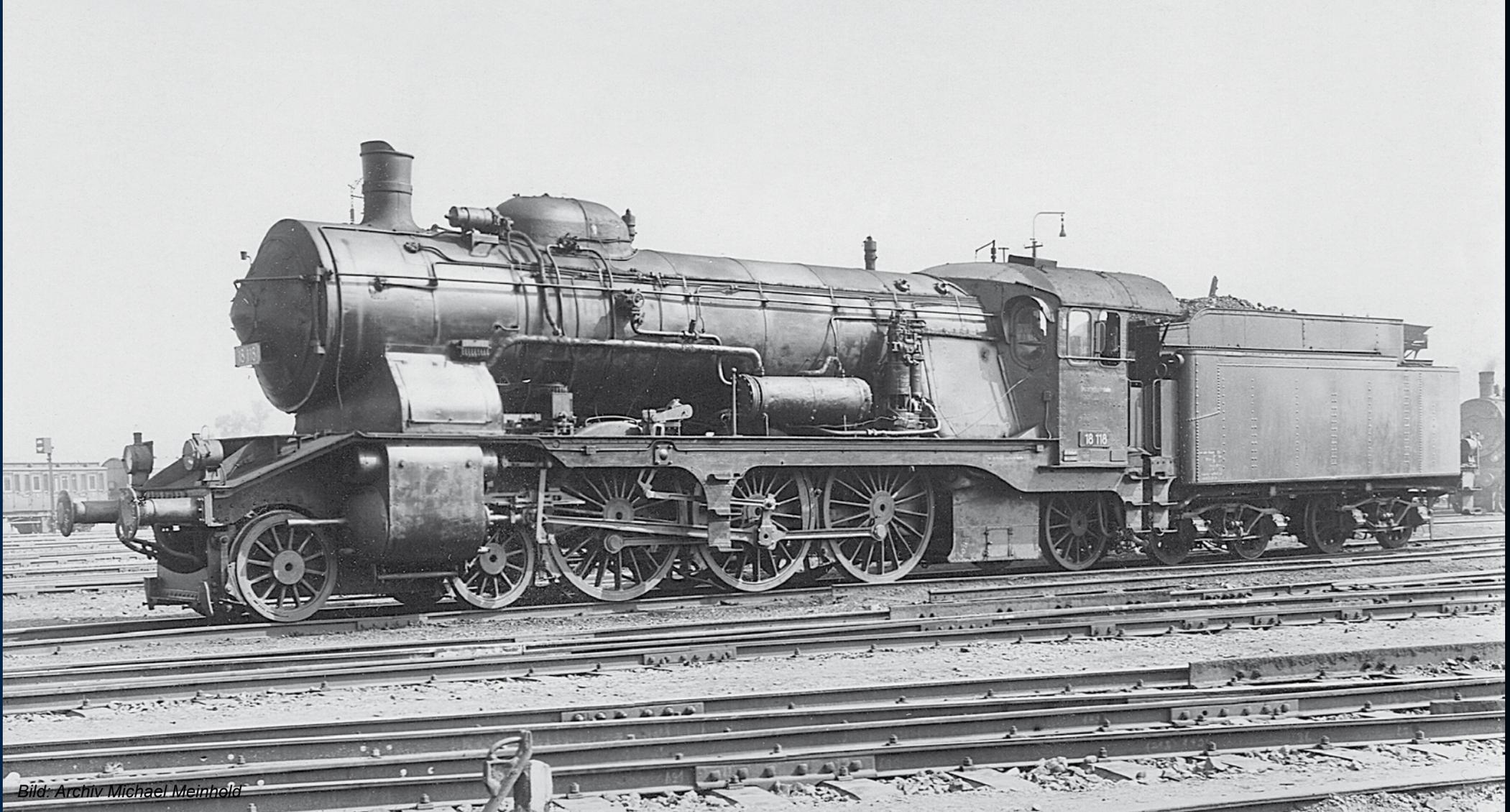
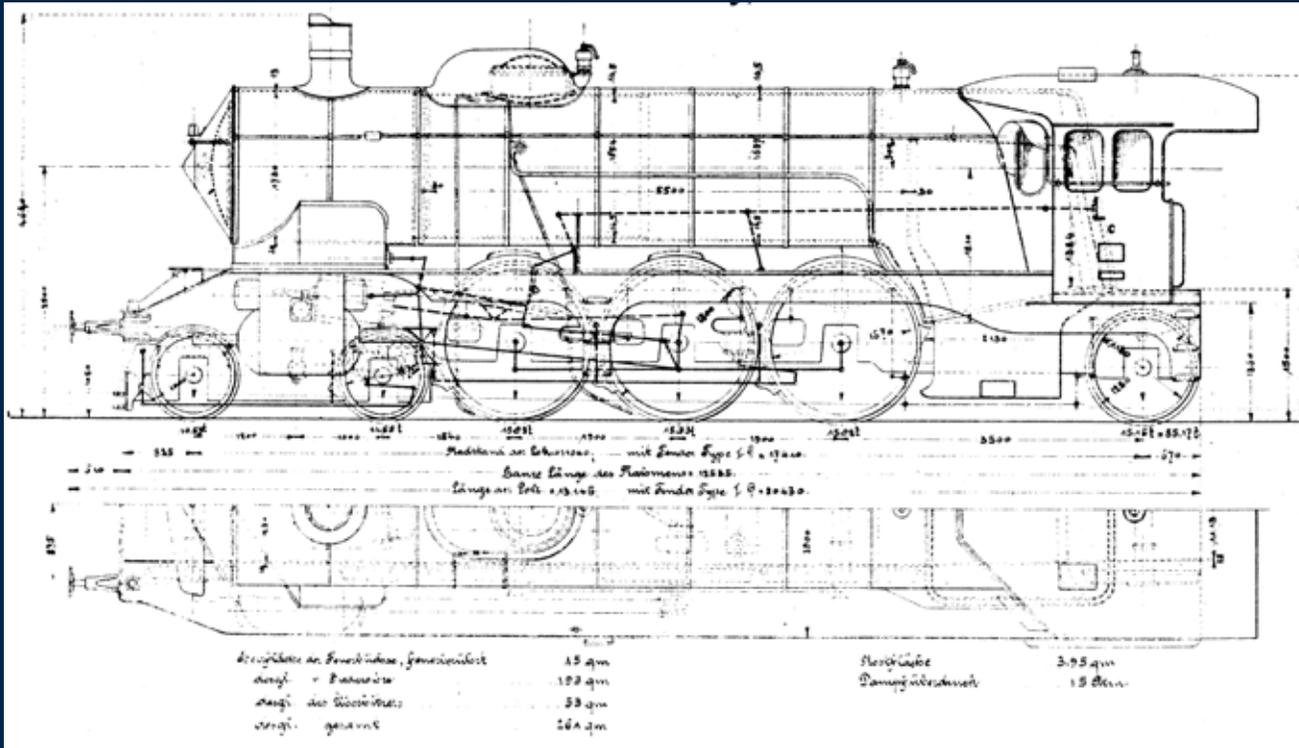


Bild: Archiv Michael Meinhold



MODELL:

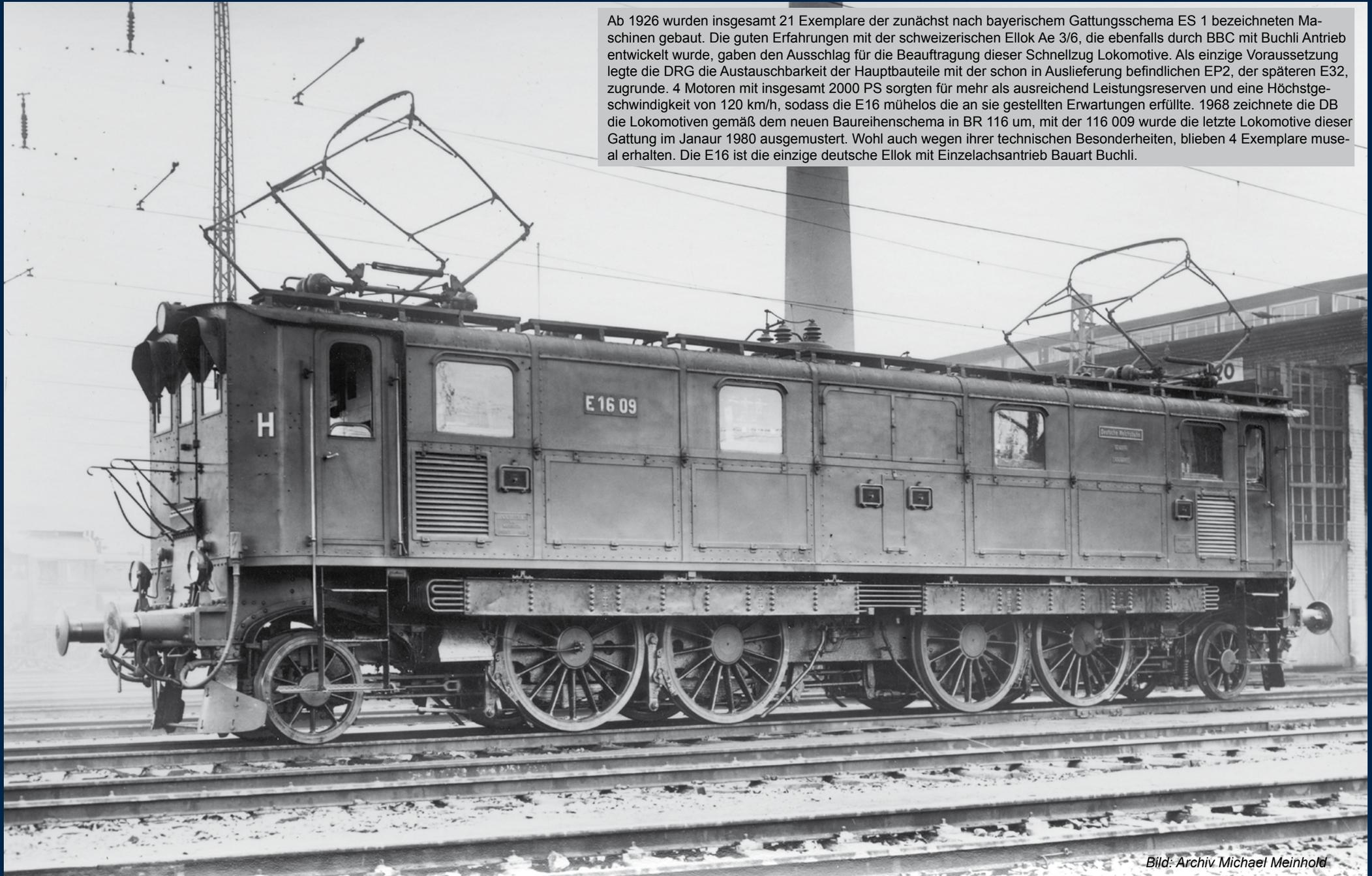
Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Digitaldecoder mit realistischem KM1 HQ Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf neuester Generation mit 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, einfaches Füllen über Schornstein, funktionsfähige Dampfpeife, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Lichtwechsel Weiß/Rot schaltbar, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhaken- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LÜP ca. 68,2 cm, Gewicht ca. 6 kg.

Das von KM1 gefertigte Modell der Premium Edition wird in einer Einmalserie nur nach Vorbestellung gefertigt. Sichern Sie sich für Ihre Sammlung dieses hochwertige Modell der schönen Württembergerin!

Betriebs-Nr.	Epoche	Zustand	Stationierung	Tender	Lackierung	Spitzenlicht	Besonderheiten / Anschriften	Bestell-Nr.	
								NEM	FS
2007 Limited	K.W.St.E Ep. I	1911	-	2'2'T20	Länderbahn Glanzblech	2x Petrol. Lok und Tender	hinten abgerundetes Führerhaus, keine Kessel auf Umlauf, schwarze Kesselringe, Räder rotbraun, auf 20 Exemplare limitiert!	101851	111851
2041	K.W.St.E Ep. IIa	1921	-	2'2'T30	Länderbahn Glanzblech	2x Gas Lok und Tender	gerades Führerhaus, Vorwärmer auf Umlauf, schwarze Kesselringe, Räder rotbraun, 4000ste Lok der Maschinenfabrik Esslingen	101852	111852
18 103 Limited	DRG Ep.IIb	1931	Rbd. Stuttgart (Bw) Ulm	2'2'T30	9005 3000	2x Gas Lok und Tender	gerades Führerhaus, Vorwärmer und Luftkessel auf Umlauf. Einzige Lok mit Windleitblechen, auf 20 Exemplare limitiert!	101853	111853
18 127	DRG Ep.IIb	1933	Rbd. Stuttgart (Bw) Stuttgart	2'2'T30	9005 3000	2x DRG elektrisch Lok und Tender	gerades Führerhaus, Vorwärmer und Luftkessel auf Umlauf, Turbogenerator, Triebwerksbeleuchtung	101854	111854
18 136	DRG Ep.IIc	1942	Rbd Stuttgart Bw Ulm	2'2'T30	9005 3000	2x DRG elektrisch Lok und Tender	gerades Führerhaus, Vorwärmer und Luftkessel auf Umlauf, Turbogenerator, Triebwerksbeleuchtung, mit Hoheitszeichen (Adler)	101855	111855
18 133	DB Ep.III	1953	ED Stuttgart Bw Heilbronn	2'2'T30	9005 3002	2x DRG elektrisch Lok und Tender	gerades Führerhaus, Vorwärmer und Luftkessel auf Umlauf, Turbogenerator, Triebwerksbeleuchtung, letzte betriebsfähige würt. C	101856	111856
18 136	DB Ep.III	1955	ED Stuttgart Bw Ulm	2'2'T30	9005 3002	2x DRG elektrisch Lok und Tender	gerades Führerhaus, Vorwärmer und Luftkessel auf Umlauf, Turbogenerator, Triebwerksbeleuchtung	101857	111857
Option: Individuelle Beschriftung (Loknummer, Direktion und Betriebswerk)								1010	

BAUREIHE 116 / E16

PREMIUM EDITION



Ab 1926 wurden insgesamt 21 Exemplare der zunächst nach bayerischem Gattungsschema ES 1 bezeichneten Maschinen gebaut. Die guten Erfahrungen mit der schweizerischen Ellok Ae 3/6, die ebenfalls durch BBC mit Buchli Antrieb entwickelt wurde, gaben den Ausschlag für die Beauftragung dieser Schnellzug Lokomotive. Als einzige Voraussetzung legte die DRG die Austauschbarkeit der Hauptbauteile mit der schon in Auslieferung befindlichen EP2, der späteren E32, zugrunde. 4 Motoren mit insgesamt 2000 PS sorgten für mehr als ausreichend Leistungsreserven und eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, sodass die E16 mühelos die an sie gestellten Erwartungen erfüllte. 1968 zeichnete die DB die Lokomotiven gemäß dem neuen Baureihenschema in BR 116 um, mit der 116 009 wurde die letzte Lokomotive dieser Gattung im Januar 1980 ausgemustert. Wohl auch wegen ihrer technischen Besonderheiten, blieben 4 Exemplare museal erhalten. Die E16 ist die einzige deutsche Ellok mit Einzelachsenantrieb Bauart Buchli.

Bild: Archiv Michael Meinhold

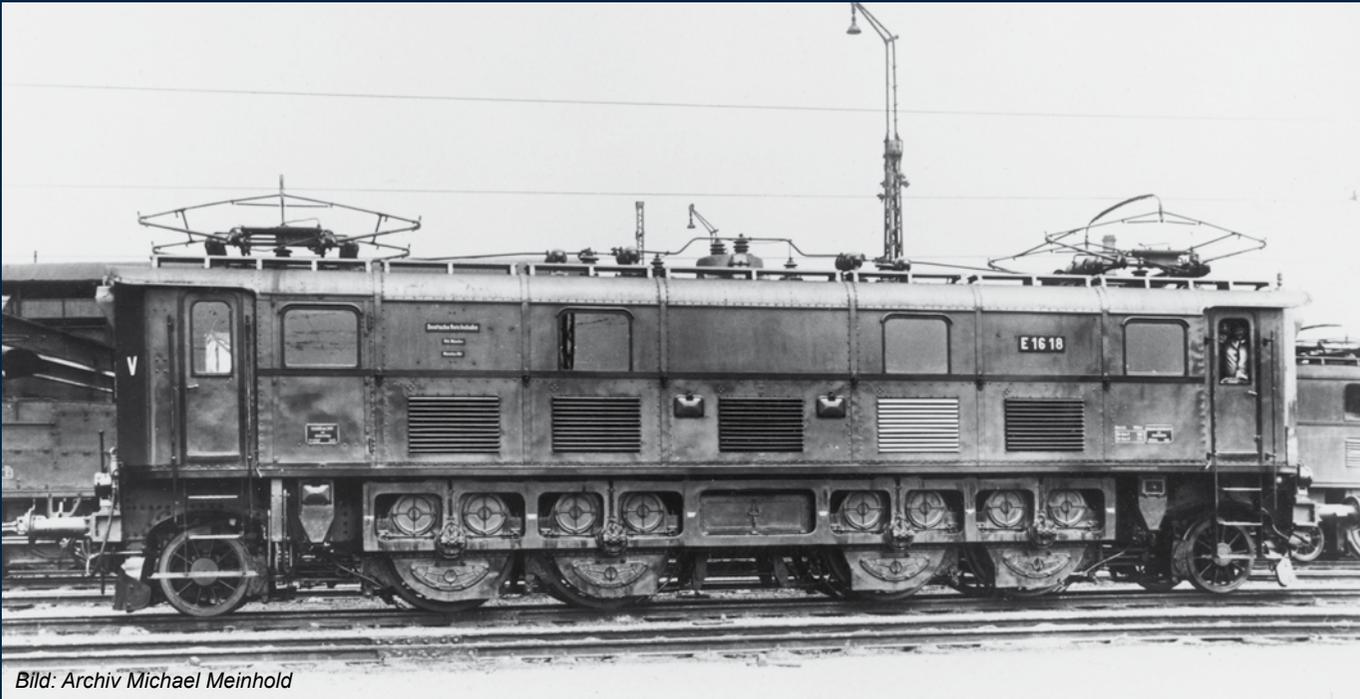


Bild: Archiv Michael Meinhold

MODELL:

Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Digitaldecoder mit KM1 High-Quality-Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, funktionsfähiger und per Decoder schaltbarer Pantographenantrieb, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Lichtwechsel weiß/rot schaltbar, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, alle Achsen angetrieben, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, wartungs- und geräuscharme Stromabnahme über Achslager, Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, zu öffnende Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig lackierter Führerstand, detailliert nachgebildeter Maschinenraum mit schaltbarer Maschinenraumbeleuchtung, eingebaute Lokführerfigur, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhaken- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 1020 mm in einfachen Kurven, LÜP 50,9 cm.

Bild links: Schön zu sehen sind die 4 Buchli-Antriebe, benannt nach dem Schweizer Ingenieur Jakob Buchli. Es ist ein vollabgefederter Antrieb, der im gefederten Lokkasten untergebracht ist. Das Gewicht der Fahrmotoren ist von den Rädern, welche den Schienenstößen ausgesetzt sind, vollständig entkoppelt. Typisch für den Buchli-Antrieb ist das asymmetrische Erscheinungsbild der Lokomotiven, mit Radschutzkästen der Großräder auf der einen und frei sichtbaren Radsternen auf der anderen Seite.

Betriebs-Nr.	Epoche	Stationierung	Zustand	Spitzenlicht	Stromabnehmer	Lokkasten	Fahrwerk	Ausführung	Bestell-Nr.	
						RAL	RAL		NEM	FS
ES 1 21 006	DRG Ep.IIa GV Bayern	München I	1926	2 x groß LB 1 x klein LB	SBS 9 Aluschleifstück	8012 Rotbraun	9005 Schwarz	Frontübergang, ohne Abbremsung der Vorlaufachsen, Messingbeschilderung, schwarze Zierlinien, Radreifen blank	101601	111601
E16 09	DRG Ep. IIb	Rbd. München München I	1930	2x Zeiss 1 x klein LB	SBS 9 Aluschleifstück	8012 Rotbraun	9005 Schwarz	Frontübergang, ohne Abbremsung der Vorlaufachsen, Messingbeschilderung, Radreifen blank	101602	111602
E16 05	DRG Ep. IIb	Rbd. München (Bw Garmisch)	1935	2x Zeiss 1 x klein LB	SBS 9 Aluschleifstück	7018 Blaugrau	9005 Schwarz	Frontübergang, ohne Abbremsung der Vorlaufachsen, Messingbeschilderung, Radreifen blank, auch vor Karlwendelexpress	101603	111603
E16 17	DB Ep. IIIa	ED München Bw Rosenheim	1950	2x DRG 1 x klein LB	SBS 10 Kohleschleifstück	7018 Blaugrau	9005 Schwarz	Frontübergang, ohne Abbremsung der Vorlaufachsen, gemalte Anschriften, Radreifen und Radsterne rot RAL 3000	101604	111604
E16 10	DB Ep. IIIa	ED München Bw Rosenheim	1955	2x DRG 1 x klein LB	SBS 10 Kohleschleifstück	6007 Flaschengrün	9005 Schwarz	Abbremsung der Vorlaufachsen, gemalte Anschriften, Radreifen und Radsterne rot RAL 3002, Pufferteller-Warnanstrich	101605	111605
E16 16	DB Ep. IIIb	BD München Bw Freilassing	1962	3x klein DB Osmeka	SBS 10 Doppelwippe	6007 Flaschengrün	9005 Schwarz	Abbremsung der Vorlaufachsen, gemischte Anschriften, Radreifen und Radsterne rot RAL 3002, Pufferteller-Warnanstrich	101606	111606
E16 15	DB Ep. IIIb	BD München Bw Freilassing	1965	3x klein DB Osmeka	SBS 10 Doppelwippe	6020 Chromoxyd	9005 Schwarz	Abbremsung der Vorlaufachsen, gemischte Anschriften, Radreifen und Radsterne rot RAL 3002	101607	111607
116 006-8	DB Ep. IV	BD München Bw Freilassing	1975	3x klein DB Osmeka	SBS 9 Doppelwippe	6020 Chromoxyd	9005 schwarz	Abbremsung der Vorlaufachsen, gemischte Anschriften, Radreifen und Radsterne rot RAL 3002	101608	111608

Option: Individuelle Beschriftung (Loknummer, Direktion und Betriebswerk), basierend auf einem unserer Grundmodelle (gemalte Anschriften werden mit Ätzschildern überklebt)

1011

E32

PREMIUM EDITION

Die E32 mit der Achsfolge 1'C1' wurde in dem von der Deutschen Reichsbahn erarbeiteten Beschaffungsprogramm als Personenzuglok zunächst auf bayerischen Strecken vorgesehen. Als Teil der ersten großen Elektrifizierungswelle wurde sie ab 1925 insgesamt mit 29 Exemplaren beschafft und gehörte damit zu den zahlenmäßig größeren Baureihen dieser frühen Zeit. Die E32 hat zwei große, im Lokkasten stehende Fahrmotoren, die über ein Getriebe und schräg nach unten auf die Blindwelle wirkende Treibstangen die Kraft auf die Kuppelachsen überträgt. Auf dem starren Rahmen sitzt das symmetrisch angeordnete Lokgehäuse mit schrägen Stirnwanddecken und den zunächst noch üblichen Stirnwandtüren samt Übergangsblechen. Die Höchstgeschwindigkeit war bei Auslieferungszustand auf 75 km/h festgelegt, wurde jedoch 1932 durch ein geändertes Getriebe auf 90 km/h bei 8 Maschinen erhöht. Diese wurden seither mit einer um 100 höheren Ordnungsnummer geführt. Nach dem zweiten Weltkrieg übernahm die Deutsche Bundesbahn noch 24 Lokomotiven und zeichnete 1968 22 Stück in die EDV Baureihenbezeichnung 132 um. Dies bestätigt den langen und zuverlässigen Einsatz dieser Maschinen. Mit den Speichenrädern und dem Stangenantrieb erinnert diese Baureihe noch stark an die Dampflokomotoren. Die E32 war zu Beginn verbreitet in Süddeutschland beheimatet, war dann jedoch in weiten Teilen Westdeutschlands unterwegs. Gegen Ende wurden die E32 im Bw München Hbf zusammengezogen und 1972 ausgemustert. Die E32 27 ist als einziges Exemplar heute noch museal erhalten. Mit diesem Altbau-E-Lok-Klassiker startet KM1 den Einstieg in die Welt der Elektrolokomotiven.



Wenn Sie bei unserer E32 die servomotorisch angetriebenen Pantographen per Funktionstaste zugeschaltet haben, heben und senken sich diese automatisch! Selbstverständlich kann auch jeder einzeln angesteuert werden



Die Lüfterlamellen am Gehäuse und Dach sind einzeln eingesetzt und durchbrochen. Somit haben auch diese Details eine bestechende Tiefenwirkung.



MODELL:

Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühlermotor, ESU Loksound XL 4.0 Sounddecoder mit KM1 High-Quality-Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, funktionsfähiger und per Decoder schaltbarer Pantographenantrieb, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, rote Zugschlußbeleuchtung schaltbar, Warmlicht LED's, robuster Kardanantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, wartungs- und geräuscharme Stromabnahme über Achslager, Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, zu öffnende Führerhaustüren, Räder mit elliptischen Speichen, detaillierter und mehrfarbig lackierter Führerstand, detailliert nachgebildeter Maschinenraum mit schaltbarer Maschinenraumbeleuchtung, zu öffnende Maschinenraumbtüren, und Werkzeugkästen, eingebaute Lokführerfigur, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhaken- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LÜP ca. 40,6 cm, Gewicht ca. 4,5 kg.

Betriebs-Nr.	Epoche	Stationierung	Ausführung	Bestell-Nr.	
				NEM	FS
EP2 20016 (E 32 16)	DRG Ep. IIa (GV Bayern)	München Hbf.	Kasten rotbraun (RAL 8012), Rahmen und Räder schwarz, 3-fach Länderbahn-Lampen	103201	113201
E32 12	DRG Ep. IIb	Rbd. München Freilassing	Kasten blaugrau (RAL 7018), Rahmen schwarz, Räder rot (RAL 3000), 3-fach Länderbahn-Lampen	103202	113202
E32 34	DRG Ep. IIc	Rbd. München, München Hbf.	Kasten blaugrau (RAL 7018), Rahmen schwarz, Räder rot (RAL 3000), 3-fach Länderbahn-Lampen, Hoheitszeichen	103203	113203
E32 24	DB Ep. IIIa	ED München Bw München Hbf.	Kasten blaugrau (RAL 7018), Rahmen schwarz, Räder rot (RAL 3000), 3-fach Länderbahn-Lampen	103204	113204
E32 20	DB Ep. IIIa	ED Karlsruhe Bw Basel	Kasten flaschengrün (RAL6007), Rahmen schwarz, Räder karminrot (RAL 3002), 3-fach Spitzenbeleuchtung, unten 2x DRG-Lampen	103205	113205
E32 104 (ex E 32 30)	DB Ep. IIIb	BD Augsburg, Bw Augsburg	Kasten flaschengrün (RAL 6007), Rahmen schwarz, Räder karminrot (RAL 3002), 3-fach Länderbahn-Lampen	103206	113206
E32 34	DB Ep. IIIb	BD Frankfurt Bw Griesheim	Kasten chromoxidgrün (RAL 6020), Rahmen schwarz, Räder karminrot (RAL 3002), 3-fach Länderbahn-Lampen	103207	113207
132 101-7 (ex E 32 26)	DB Ep. IV	BD München Bw München Hbf.	Kasten chromoxidgrün (RAL 6020), Rahmen schwarz, Räder karminrot (RAL 3002), 3-fach Spitzenbeleuchtung, unten 2x DB (Hella - Osmeka - Lampen)	103208	113208
E32 27	Museum (DGEG)	BD München Bw München Hbf.	Kasten chromoxidgrün (RAL 6020), Rahmen schwarz, Räder karminrot (RAL 3002), 3-fach Spitzenbeleuchtung, unten 2x DB (Hella - Osmeka - Lampen)	103209	113209

BAUREIHE 150 / E50

PREMIUM EDITION



Bild: Archiv Michael Meinhold



MODELL:

Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Digitaldecoder mit KM1 High-Quality-Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, funktionsfähiger und per Decoder schaltbarer Pantographenantrieb, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugellagertem Getriebe, alle Achsen angetrieben, Antrieb und Achsen kugellagert und gefedert, wartungs- und geräuscharme Stromabnahme über Achslager, Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, zu öffnende Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig lackierter Führerstand, detailliert nachgebildeter Maschinenraum mit schaltbarer Maschinenraumbeleuchtung, eingebaute Lokführerfigur, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhaken- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 1020mm, LÜP 60,9 cm.

Bild links:

Am 08. Oktober 2014 stand die 150 186-5 noch im Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn und wurde noch am selben Tag von dort abgeholt. Sie befindet sich aktuell noch im Ausmusterungszustand und war die letzte in Dienst befindliche Baureihe 150 der DB. Für den Betriebseinsatz in der Schweiz erhielt diese Lok eine besondere technische Ausstattung, das sogenannte „Schweiz-Paket“.

Betriebs-Nr.	Epoche	Stationierung	Zustand	Spitzenlicht	Lüftergitter	Ausführung	Bestell-Nr.	
							NEM	FS
E50 032	DB Ep. IIIb	BD Nürnberg Bw Würzburg	November 1957	3 Einzellampen	horizontal	Krauss Maffei, RAL 6007 Flaschengrün, Pantographen RAL 3002 Karminrot	105051	115051
E50 121	DB Ep. IIIb	BD Stuttgart Bw Kornwestheim	Juli 1965	1 Einzellampe 2 Doppellampen	vertikal	Krupp, RAL 6020 Chromoxidgrün, Pantographen RAL 3002 Karminrot	105052	115052
150 039-6	DB Ep. IV	BD Nürnberg Bw Nürnberg Rbf	Mai 1980	3 Einzellampen	horizontal	Krauss Maffei, RAL 6020 Chromoxidgrün, Pantographen RAL 3002 Karminrot	105053	115053
150 100-6	DB Ep. IV	BD Kassel Bw Bebra	März 1972	1 Einzellampe 2 Doppellampen	vertikal	Krupp, RAL 6020 Chromoxidgrün, Pantographen RAL 3002 Karminrot	105054	115054
150 048-7	DB Ep. IV	BD Nürnberg Bw Nürnberg Rbf	Januar 1981	1 Einzellampe 2 Doppellampen	vertikal	Krupp, RAL 5020/1014 Ozeanblau/Beige, Pantographen RAL 3002 Karminrot	105055	115055
150 108-9	DB Ep. IV	BD Essen Hagen Eckesey	Mai 1983	1 Einzellampe 2 Doppellampen	vertikal	Krupp, RAL 5020/1014 Ozeanblau/Beige, Pantographen RAL 3002 Karminrot	105056	115056
150 128-7	DB Ep. V	BD Essen Hagen Eckesey	Februar 1988	1 Einzellampe 2 Doppellampen	vertikal	Krupp, RAL 3031 Orientrot, Pantographen RAL 3031 Orientrot	105057	115057
150 186-5	Museum	DB Cargo Mannheim	November 1998	1 Einzellampe 2 Doppellampen	vertikal	Krauss Maffei, RAL 3020 Verkehrsrot, Pantographen RAL 7012 basaltgrau, Klatten Lüfter senkrecht, Ausstattung mit Schweizpaket	105058	115058
Option	individuelle Beschriftung (Loknummer, Direktion und Betriebswerk), basierend auf einem unserer Grundmodelle oben						1011	

BAUREIHE 01.5

PREMIUM EDITION

Die Baureihe 01.5 entstand als Umbaulok bei der Deutschen Reichsbahn. Sie war gewissermaßen die Antwort auf die westdeutsche Neubaukessel 01. Die sogenannte Reko 01.5 kam regelmäßig mit den Interzonenzügen nach Westdeutschland und erfreute sich großer Beliebtheit. Die Leistungsoptimierung der Dampflok erreichte zweifellos mit dieser Maschine bei der DR Ost einen ihrer Höhepunkte. Auch äußerlich unterscheidet sich die BR 01.5 gegenüber ihren Wurzeln aus der Zeit der DRG deutlich: Die markanten Windleitbleche, die Domverkleidung die Frontschürze, ein neues geschweißtes Führerhaus, teilweise Kegelrauchkammertüren und Boxpok Räder gaben dieser Maschine ihr unverwechselbares Aussehen. Nur seitens des Fahrwerks verleugnet sie ihre Herkunft von der BR 01 Altbaukessel nicht, obgleich der Rahmen am vorderen Ende eine Verlängerung erhielt. Wir fertigen 9 verschiedene Versionen von der Epoche IIIb bis zur Museumslok in der bewährten **Premium Edition** Qualität mit feinsten Detaillierungen und gewohnter Ausstattung. Es werden sowohl kohle- als auch ölgefeuerte Maschinen angeboten. Die vorbildtypischen Details werden dabei wie bei KM1 üblich epochengerecht berücksichtigt, so wird es auch optisch unterschiedlichste Varianten geben. Mit der BR 01.5 erfüllen wir vielen Modellbahnern einen Traum und stellen eine der letzten wichtigen 01er aufs Gleis.



Handmuster KM1: Die beim Muster versehentlich geriffelt dargestellte Schürze ist in der Serie selbstverständlich vorbildgerecht mit glattem Blech ausgeführt.



MODELL: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler-Motor, ESU LokSound XL 4.0 mit realistischem KM1 HQ-Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke und Zylinderdampf neuester Generation mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, servoelektronische Umsteuerung in Fahrtrichtung, Triebwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht-LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, wartungs- und geräuscharme Stromabnahme über Achslager, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen (nicht bei Boxpok), Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammer-türe, Sanddome zum Öffnen, funktionsfähiger Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Führerhausboden aus Echtholz, mehrfarbig lackiertes Führerhaus, Mindestradius 1020mm, LüP ca. 76 cm, Gewicht ca. 7 kg.

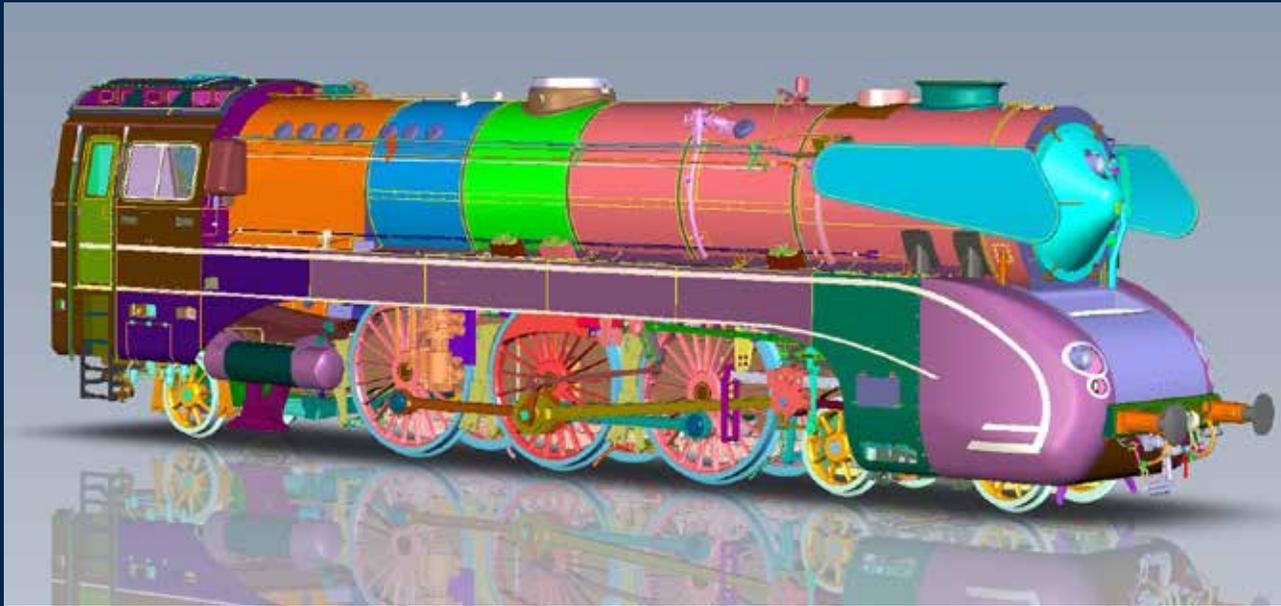
Betriebs-Nr.	Epoche	Stationierung	Feuerung	Räder	Rauchkammer-türe	Seitenschürze	Besonderheiten	Bestell-Nr.	
								NEM	FS
BR 01 518	DR Ep. III	Bw Berlin Osb	Kohle	Speiche	spitze RKT	Nein	Tenderaufsatz aus Holz, Indusi, CSD Rußbläser	100150	110150
BR 01 510	DR Ep. III	Bw Erfurt-P	Kohle	Boxpok	spitze RKT	Ja	Tenderaufsatz aus Holz, Indusi, CSD Rußbläser	100151	110151
BR 01 512	DR Ep. III	Bw Berlin Osb	Kohle	Boxpok	spitze RKT	Nein	ohne Indusi	100152	110152
BR 01 531	DR Ep. III	Bw Erfurt	Öl	Speiche	spitze RKT	Nein	ohne Indusi, CSD Rußbläser	100153	110153
BR 01 513	DR Ep. III	Bw Wittenberge	Öl	Boxpok	spitze RKT	Ja	ohne Indusi	100154	110154
BR 01 1514-7	DR Ep. IV	Bw Saalfeld	Kohle	Speiche	flache RKT	Nein	Tenderaufsatz aus Holz, weiße Umlaufstreifen	100155	110155
BR 01 0522-1	DR Ep. IV	Bw Saalfeld	Öl	Speiche	spitze RKT	Nein	Pufferringe, weiße Umlaufstreifen, CSD Rußbläser	100156	110156
BR 01 0503-1	DR Ep. IV	Bw Pasewalk	Öl	Boxpok	spitze RKT	Nein	Indusi, letzte Lok mit Boxpok Räder	100157	110157
BR 01 533	DR Ep. V Museum	Bw Ostbahnhof	Kohle	Speiche	flache RKT	Nein	2 Indusi, Tenderaufsatz, weiße Umlaufstreifen und an Pufferbohle, Museumslok der ÖGEG	100158	110158
BR 01 0509-8	DR Museum	Bw Saalfeld	Öl	Speiche	flache RKT	Nein	2 Indusi, Museumslok der Pressnitzalbahn	100159	110159
Option	Individuelle Beschriftung mit Loknummer, Direktion und Betriebswerk als Ätzschilder							1010	

BAUREIHE 10

PREMIUM EDITION



Bild: Archiv Michael Meinhold



MODELL:

Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler-Motor, ESU LokSound XL 4.0 Sounddecoder mit realistischem KM1 HQ Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf neuester Generation mit 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, einfaches Füllen über Schornstein, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, Triebwerksbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, rote Schlußleuchten separat schaltbar, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, Radreifen aus Edelstahl, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LÜP ca. 82,8 cm, Gewicht ca. 6,5 kg.
Dem Modell liegen gratis zum Austausch für große Radien und für die Vitrine Zylinderverkleidungen ohne Radausschnitte bei!

Betriebs-Nr.	Epoche	Stationierung	Kessel / Fahrwerk	Zustand	Spitzenlicht	Kesselringe	Radreifen	Feuerung / Besonderheiten	Bestell-Nr.	
									NEM	FS
			RAL							
10 001	DB Ep. IIIb	BD Kassel Bw Bebra	9005 / 3002	April 1958	3xDB weiß 2xDB rot	Schwarz	Weiß	Kohlegefeuert mit Ölzusatzfeuerung, Pufferteller Warnanstrich	101101	111101
10 002	DB Ep. IIIb	BD Kassel Bw Bebra	9005 / 3002	Juli 1958	3xDB weiß 2xDB rot	Schwarz	Weiß	Ölhauptfeuerung, Pufferteller Warnanstrich	101102	111102
10 001	DB Ep. IIIb	BD Kassel Bw Bebra	9005 / 3002	Juni 1960	3xDB weiß 2xDB rot	Schwarz	Rot	Ölhauptfeuerung, Pufferteller Warnanstrich	101103	111103
10 002	DB Ep. IIIb	BD Kassel Bw Bebra	9005 / 3002	Aug. 1960	3xDB weiß 2xDB rot	Schwarz	Rot	Ölhauptfeuerung, Pufferteller Warnanstrich	101104	111104
10 001	DB Ep. IIIb	BD Kassel Bw Kassel	9005 / 3002	April 1964	3xDB weiß 2xDB rot	Schwarz	Rot	Ölhauptfeuerung, eckige Stauschuten, Pufferteller Warnanstrich, Einfachventil-Heißdampfregler	101105	111105
10 002	DB Ep. IIIb	BD Kassel Bw Bebra	9005 / 3002	Nov. 1960	3xDB weiß 2xDB rot	Silber	Weiß	Ölhauptfeuerung, rote Schürze unter Pufferbohle, Pufferteller Warnanstrich, 125 J. Deutsche Eisenb.	101106	111106
10 001	DB Ep. IIIb	BD Kassel Bw Kassel	9005 / 3002	Okt. 1967	3xDB weiß 2xDB rot	Silber	Rot	Ölhauptfeuerung, eckige Stauschuten, Pufferteller Warnanstrich, Einfachventil-Heißdampfregler	101107	111107
10 002	DB Ep. IIIb	BD Kassel Bw Kassel	9005 / 3002	Sept. 1966	3xDB weiß 2xDB rot	Schwarz	Rot	Ölhauptfeuerung, eckige Stauschuten, Einfachventil- Heißdampfregler, rote Schürze unter Pufferbohle	101108	111108
10 001	Museum	BD Kassel Bw Kassel	9005 / 3002	ab 1973 - Museum	3xDB weiß 2xDB rot	Silber	Weiß	Ölhauptfeuerung, eckige Stauschuten, Pufferteller Warnanstrich, Einfachventil-Heißdampfregler	101109	111109
10 001	Limited Edition	BD Kassel Bw Bebra	Messing	1957 Ablieferung	3xDB weiß 2xDB rot	Messing	Messing	auf 10 Exemplare limitiertes Modell der 10 001 in Messing-Optik	101110	111110

BAUREIHE 50

CLASSIC EDITION



Betriebs-Nr.	Epoche	Stationierung	Laternen	Ausführung	Bestell-Nr.	
					NEM	FS
50 1301	DB Ep. IIIa	Bw Neumünster	2x DRG	Wagner-Windleitbleche, mit Schürze, ohne Indusi, Tender 2'2'T26	105021	115021
50 156	DB Ep. IIIb	Bw Braunschweig	3x DB	Wagner-Windleitbleche, mit Schürze, ohne Indusi, Tender 2'2'T26	105022	115022
50 118	DB Ep. IIIb	Bw Ulm	2x DRG, 1x DB	Witte-Windleitbleche, ohne Schürze, mit Indusi, Tender 2'2'T26	105023	115023
50 460	DB Ep. IIIb	Bw Rheine	2x DRG, 1x DB	Witte-Windleitbleche, ohne Schürze, mit Indusi, Kabinentender 2'2'T26	105024	115024
050 446-4	DB Ep. IV	Bw Lehrte	3x DB	Witte-Windleitbleche, mit Schürze, mit Indusi, Kabinentender 2'2'T26	105025	115025
051 522-1	DB Ep. IV	Bw Osterfeld-Süd	3x DB	Witte-Windleitbleche, ohne Schürze, mit Indusi, Tender 2'2'T26	105026	115026
50 622	Museum	Bw Nürnberg Hbf	2x DRG, 1x DB	Witte-Windleitbleche, mit Schürze, mit Indusi, Tender 2'2'T26	105027	115027
Option	Individuelle Beschriftung mit Loknummer, Direktion und Betriebswerk als Ätzschilder				1010	

MODELL: Metallmodell aus Zinkdruckguss, Messing und Edelstahl, Bühler-Motor, ESU LokSound XL 4.0 Decoder mit realistischem KM1 HQ Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke und Zylinderdampf neuester Generation mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, Triebwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Achsen kugelgelagert und gefedert, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Schmierpumpenantrieb, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Kupplung oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 71,6 cm, Gewicht ca. 7 kg.



BAUREIHE 56

PREMIUM EDITION



Bild: Archiv Michael Meinhold

**Die Verwandtschaft ist nicht zu übersehen:
Das Bild zeigt die Baureihe 55 (pr. G 8.1) vor dem Umbau zur Baureihe 56.**

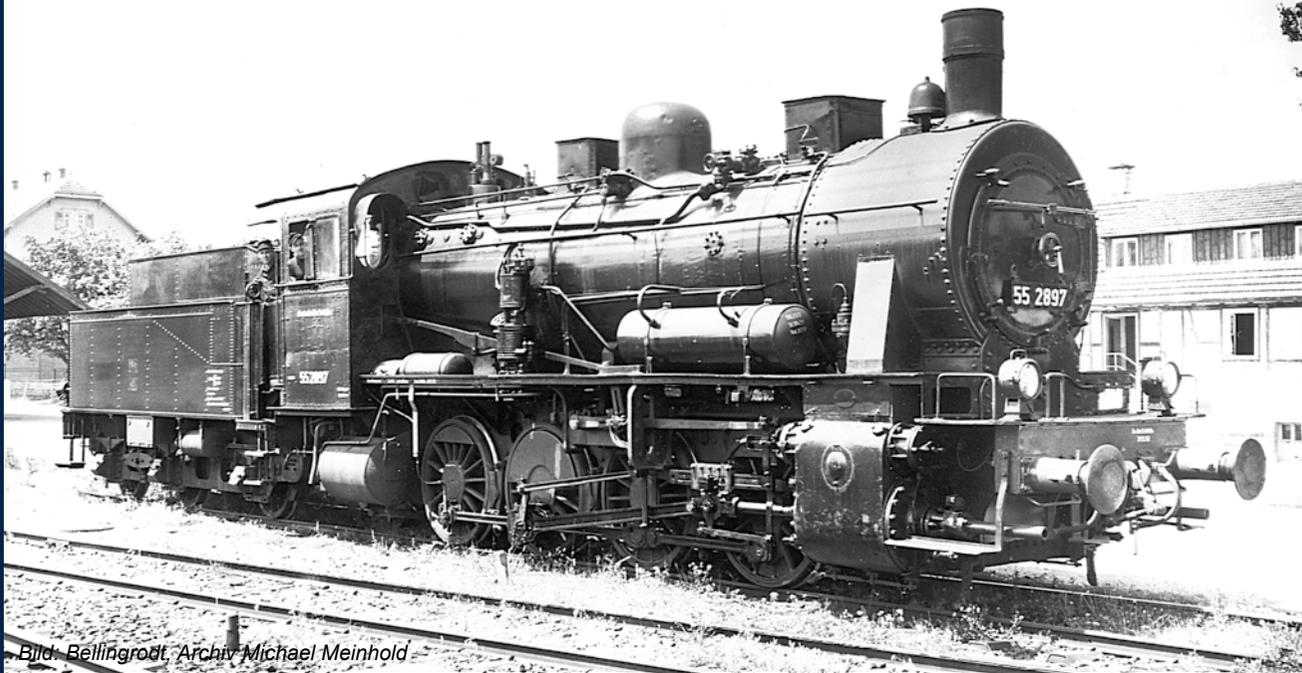


Bild: Bellingrodt, Archiv Michael Meinhold

MODELL:

Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler-Motor, ESU LokSound XL 4.0 Sounddecoder mit realistischem KM1 HQ Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf neuester Generation mit 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, einfaches Füllen über Schornstein, funktionsfähige Dampfpeife, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammer-türe, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelab-stand, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 57,1 cm, Gewicht ca. 5,5 kg.

Das von KM1 gefertigte Modell der Premium Edition ist ideal auch für kleinere Anlagen geeignet und vor Güter- und Personenzügen einsetz-bar!

Betriebs-Nr.	Epoche	Stationierung	Kessel / Aufbau		Fahrwerk	Spitzenlicht	Glocke	RK-Zentralverschluss	Besonderheiten / Anschriften	Bestell-Nr.	
			RAL	RAL						NEM	FS
56 704	DRG Ep. IIb	Rbd. Mainz	9005	3000	2x DRG	Nein	Ja	DRG Messingschilder mit Gattungsschild	105601	115601	
56 487	DRG Ep. IIc	RBD Mainz Alzey	9005	3000	2x DRG	Ja	Ja	inkl. Abdunkelungen für Laternen, Anschriften Alu spitz mit Adler	105602	115602	
56 305	DB Ep. IIIa	ED Augsburg Bw Nördlingen	9005	3002	2x DRG	Ja	Ja	Aluschilder mit DB - Schriftzug und Gattungszeichen	105603	115603	
56 488	DB Ep. IIIb	BD Kassel Bw Bebra	9005	3002	2x DRG, 1x DB	Ja	Nein	Aluschilder DB rund mit DB - Keks	105604	115604	
56 323	DB Ep. IIIb	BD Frankfurt-M Bw Gießen	9005	3002	2x DRG, 1x DB	Ja	Nein	Aluschilder DB spitz mit DB - Keks, Scheibenvorlaufräder	105605	115605	
56 407	DR Ep. IIIb	Rbd Greifswald Bw Heringsdorf	9005	3000	2x DRG	Ja	Ja	Anschriften Alu spitz, Schriftzug und Gattungszeichen, Scheibenvorlaufräder	105606	115606	
656.598	ÖBB Ep. IIIa	Zfl. Wien Ost	9005	9005	2x DRG	Ja	Ja	Windfang hinter Führerhaus, Kohlekastenaufsatz aus Holz	105607	115607	
Option: Individuelle Beschriftung (Loknummer, Direktion und Betriebswerk)									1010		

BAUREIHE 70 Bayerische PtL 2/3

PREMIUM EDITION



Bild: Art.Nr. 107001, K.Bay.Sts.B. Ep. 1, KM1 Modell aus 2005

Betr.-Nr.	Epoche	Stationierung	Kessel / Fahrwerk	Spitzenlicht	Besonderheiten	Bestell-Nr.	
			RAL			NEM	FS
6002 Limited	Ep. I Fotolack	-	7005 / 9005	3x Petroleum	niedriger Kohlekasten mit Deckel, keine Glocke, ohne Turbogenerator	107020	117020
6058	Ep. I	-	6007 / 9005	2x Petroleum	kleiner Kohlekastenaufsatz, keine Glocke, ohne Turbogenerator	107021	117021
6068	Ep. IIa	- GV Bayern	6007 / 9005 Räder RAL 3000	3x Petroleum	kleiner Kohlekastenaufsatz, keine Glocke, ohne Turbogenerator	107022	117022
70 052	Ep. IIb	Rbd. Regensburg Passau	9005 / 3000	2x Petroleum	hoher Kohlekastenaufsatz mit Durchgang, Glocke, ohne Turbogenerator	107023	117023
70 006	Ep. IIc	Rbd. München Ingolstadt	9005 / 3000	2x DRG verdunkelt	hoher Kohlekastenaufsatz mit Durchgang, keine Glocke, mit Hoheitszeichen (Adler)	107024	117024
70 012	Ep. IIIa	ED München Bw Rosenheim	9005 / 3002	2x DRG	hoher Kohlekastenaufsatz geschlossen, Glocke, Pufferteller Warnanstrich	107025	117025
70 025	Ep. IIIb	BD München Bw Treuchtlingen	9005 / 3002	2x DRG, 1x DB	hoher Kohlekastenaufsatz geschlossen, Glocke, Pufferteller Warnanstrich	107026	117026
70 083	Museum	BD München Bw Landshut	9005 / 3002	3x DRG	hoher Kohlekastenaufsatz geschlossen, Glocke, Pufferteller Warnanstrich, Indusi	107027	117027
Option: Individuelle Beschriftung (Loknummer, Direktion und Betriebswerk) nach Vorgabe						1010	

MODELL: Komplette Neukonstruktion

Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, ESU LokSound 4.0 Sounddecoder mit realistischem KM1 HQ Sound und Energiepuffer, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf neuester Generation, einfaches Füllen über Schornstein, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 28,6 cm, Gewicht ca. 2,3 kg.

Bild: Art.Nr. 107005, DB Ep.IIIb, früheres KM1 Modell aus dem Jahr 2005



Bild: Art.Nr. 107003, DRG Ep. II, früheres KM1 Modell aus dem Jahr 2005



BAUREIHE 75.1 1 (bad. VIC)

PREMIUM EDITION



Bild: KM1 Handmuster Art. Nr. 107508 Museumslok der UEF mit geschweißten Wasserkästen



zu öffnende Dachlüfter, Führerhaustüren, Schiebefenster und Windfänge

Das Lokpersonal vom Original findet unser Modell phänomenal!

Feinste Schmierleitungen und Vorbild

MODELL:

Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, KM1 Premium-Glockenanker-Motor, Digitaldecoder mit realistischem KM1 HQ Sound und Energiepuffer, Visaton Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf, einfaches Füllen über Schornstein, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's mit schaltbarem Lichtwechsel Weiß/Rot und Rangierlicht, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, Räder mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom und Werkzeugkasten zum Öffnen, bewegliches Schiebefenster am Führerhaus, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 39,6 cm, Gewicht ca. 4,5 kg.

Betr.-Nr.	Epoche	Stationierung	Kessel / Fahrwerk	Spitzenlicht	Glocke	Besonderheiten	Bestell-Nr.	
							NEM	FS
947 (bad. VIQ) (75 478)	Ep. I Baden	Karlsruhe	9005 / 8012	2x Gas	Nein	gewölbte Rauchkammertüre, Zentralverschluß, niedriger Kohlekasten mit Deckel, genietete Wasserkästen	107501	117501
933 (Foto) Limited	Ep. I Fotolack	-	7005	3x Gas vorne 2x Gas hinten	Nein	gewölbte Rauchkammertüre, Zentralverschluß, niedriger Kohlekasten mit Deckel, genietete Wasserkästen	107502	117502
1086 (75 1005)	Ep. IIa Baden	Berliner Stadtbahn	9005 / 8012	2x Gas	Nein	gewölbte Rauchkammertüre, Zentralverschluß, niedriger Kohlekasten mit Deckel, genietete Wasserkästen	107503	117503
75 1020	Ep. IIb DRG	Rbd. Karlsruhe Offenburg	9005 / 3000	2x Gas	Ja	gewölbte Rauchkammertüre, Zentralverschluß, niedriger Kohlekasten mit Deckel, genietete Wasserkästen	107504	117504
75 1120	Ep. IIIa DB	ED Karlsruhe Bw Karlsruhe Hbf.	9005 / 3002	2x DRG elektrisch	Ja	neue Rauchkammertüre, Zentralverschluß, hoher Kohlekasten, genietete Wasserkästen	107505	117505
75 1017	Ep. IIIb DB	BD Karlsruhe Bw Waldshut	9005 / 3002	2xDRG, 1xDB elektrisch	Ja	neue Rauchkammertüre, ohne Zentralverschluß, hoher Kohlekasten, Schornsteinaufsatz	107506	117506
75 1116	Ep. IIIb DRO	Rbd Cottbus Bw Bautzen	9005 / 3000	2xDRG elektrisch	Ja	neue Rauchkammertüre, Zentralverschluß, hoher Kohlekasten, Schornsteinaufsatz	107507	117507
75 1118	Museum	UEF	9005 / 3002	2xDRG, 1xDB elektrisch	Ja	neue Rauchkammertüre, ohne Zentralverschluß, hoher Kohlekasten, Schornsteinaufsatz, Indusi	107508	117508

Option: Individuelle Beschriftung (Loknummer, Direktion und Betriebswerk) nach Vorgabe

1010

BAUREIHE 98.75 BAY. DVI

CLASSIC EDITION



Bild: Handmuster KM1

Was gibt es über die bay DVI alles zu sagen? Sicher war diese hübsche kleine Lok nicht „Die“ Standardmaschine der DB, aber bei genauerer Betrachtung eröffnet sich ein höchst interessanter und vielseitiger Einsatz bis zur Epoche IV. Gebaut wurde unsere „Berg“ im Jahre 1883 für die bayerische Lokalbahn. Deshalb feiert das Vorbild zum Erscheinungstermin unseres Modells im Jahr 2013 seinen 130. Geburtstag! Als leichte, aber robuste Konstruktion waren die Lokomotiven dieser Gattung auf Nebenstrecken anzutreffen. Die DRG übernahm immerhin noch 26 Lokomotiven und reichte diese als Baureihe 98.75 ein. Die „Berg“ ging bereits 1927 an das Torfwerk Raubling, wo sie bis 1965 aktiv Dienst tat. Ihre Schwesterlokomotiven waren jedoch noch als Schiffsbrückenloks, Bw Lokomotiven und Werkloks teilweise bis Anfang der 1960er Jahre unterwegs. So kam es z.B. auch dazu, dass die bayerischen DVI Stationierungen in Ludwigshafen oder Mainz aufzuweisen hatten und sogar noch mit „Deutsche Bundesbahn“ beschildert wurden und auf Bundesbahngleisen zugelassen waren! In den 50er und 60er Jahren war die „Berg“ mit schwarzem Kessel, grünem Führerhaus und rotem Fahrwerk bei verschiedenen Sonderfahrten unterwegs. 1964 wurde sie noch einmal besonders fein herausgeputzt, als sie in der Verfilmung „Tante Frieda - Lausbubengeschichten“ von Ludwig Thoma ihren großen Auftritt hatte. Das bedeutet, mitten in der Epoche IIIb war diese Lok noch unter Dampf auf DB Gleisen! Ein vergessener Star also? Die DGEG erwarb dann die „Berg“ im Jahre 1967 als Museumslok. Angetrieben wurde die DVI von einem Zweizylinder-Nassdampf-Triebwerk mit außenliegender Stephenson-Steuerung und Flachschiebern. Die kleinen Vorratsbehälter für Kohle waren im Führerhaus neben dem Stehkessel untergebracht. Die „Berg“ erhielt hinter dem Führerhaus noch einen zusätzlichen Kohlekasten. Der Wasserbehälter befand sich zwischen den Rahmenwangen. Ihren 100. Geburtstag 1983 erlebte die DVI noch unter Dampf - welche andere Dampflok kann das schon von sich behaupten, Sie fuhr in den frühen 1980er Jahren noch Museumszüge, musste dann aber 1984 wegen eines Kesselschadens abgestellt werden. Heute fristet sie ihr Dasein im DGEG Museum in Neustadt a.d. Weinstrasse.



Ideal für kleine Anlagen, besonders passend für unsere Lokbahnwagen BCL, CL und PwPostL bay 05, mit welchen sie bildlich noch 1954 bei einer Sonderfahrt auf DB Gleisen dokumentiert ist!

MODELL:

Modell der „Classic Edition“ aus Zinkdruckguß mit Messing Feingußteilen gefertigt. Serienmäßig mit ESU LokSound 4.0 Sounddecoder und KM1 HQ Sound, KM1 Dynamic Smoke Rauchentwickler mit radsynchronem Dampfauströß, Energiespeicher für zuverlässigen, ruckfreien Lauf auch auf kurzen stromlosen Gleisen, Radreifen aus Edelstahl, rollfähiges und kugelgelagertes Getriebe, wartungs- und geräuscharme Stromaufnahme über Achslager, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, originalgetreue Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1- oder Klauenkupplung, detaillierter Führerstand, fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung, Warmlicht LED's, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, empfohlener Mindestradius 1020 mm (600 mm möglich), LÜP ca. 21,5 cm, Gewicht ca. 2 kg.

TIPP: Die DVI eignet sich hervorragend als Ergänzung des Fuhrparks als Privatbahn- Werks-, oder Betriebswerk-Lokomotive. Bringen sie die von ihnen gewünschten Beschriftungen einfach an (Art. 109815) z.B: Lok 1, Lok 2, Werkklok, „Anna“, Frieda“, „Auf Bundesbahngleisen zugelassen“, unterschiedliche Bw Stationierungen und Loknummern - fragen Sie gerne auch nach individuellen Anschriften und Betriebsnummern für ihre DVI, wir versuchen so viel wie möglich zu realisieren - gestalten sie sich ein Unikum für ihre Anlage, das Diorama oder den Schreibtisch!

Betriebs-Nr.	Epoche	Stationierung	Ausführung	Bestell-Nr.	
				NEM	FS
„Berg“	Ep. I	bay. Lokalbahn	bay. DVI "Berg" Länderbahn grün, o. Luftpumpe, o. Sanddom, 2x Petroleumlaternen	109811	119811
BR 98 7507	DRG Ep. II	RBD. Ludwigshafen Bw Ludwigshafen	BR 98 7507, schwarz/rot, o. Sanddom, Luftpumpe, 2x Petroleumlampen	109812	119812
ex 98 7512	DB Ep. IIIa	ED Mainz Bw Mainz	805-80-01 (ex 98 7512), Betriebslokomotive, Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“, schwarz/rot, o. Sanddom, Luftpumpe, 2x DRG Later- nen	109813	119813
„Berg“	DB Ep. IIIb	Torfwerk Raubling	„Berg“ (BR 98 7508), grün/schwarz/rot, Kohlekasten am Führerhaus, mit Sanddom, Luftpumpe, 2x DRG Laternen. In dieser Ausführung zahlreiche Sonderfahrten und Filmaufnahme „Ludwig Thoma“	109814	119814
Universal	Ep. III	individuell	universelle Bw- und Werkslok, schwarz/rot, mit Sanddom, 2x DRG Laternen, inkl. umfangreichem Beschriftungssatz verschiedener Privat-, Bw-, oder DB-Ausführungen zur individuellen Gestaltung	109815	119815
„Berg“	DB Ep. V Museum	bay. Lokalbahn	„Berg“ (BR 98 7508), grün/schwarz/rot, Kohlekasten am Führerhaus, mit Sanddom, Luftpumpe, 2x DRG Laternen, Ausführung von 1983 (100. Geburtstag unter Dampf bei Sonderfahrten)	109816	119816



Bilder: KM1 Handmuster der 99 651. Die letzte bei der DB in Betrieb befindliche Vlk hat heute ihren Platz als Denkmallokomotive in Steinheim / Murr eingenommen, leider fehlen ihr dort die vorderen Laternen.



In Szene gesetzt: Die „bullige“ VLK



Handmuster der 99 651:

Zu öffnende Dachklappen,
Sanddom, Führerhaustüren,
Kohlekasten- und Wasserkastendeckeldeckel

Ursprünglich wurde die VLK für die 750 mm Schmalspurbahnen in Sachsen gebaut. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ordnete diese fünffach gekuppelte Schmalspurdampflok ab 1925 den Baureihen 99.64 - 99.65 zu. Die 99.650 und die 99.651 kamen erst nach Stuttgart und wurden dann an die Bottwartalbahn übergeben, wo sie 1969 ausgemustert wurden. Zwischen 1923 und 1927 wurden die Lokomotiven nachgefertigt. Sie unterscheiden sich kaum von ihren Vorgängern, äußerlich zu erkennen waren sie an dem flacheren Dampfdom. 1960 erhielten die VLK bei einer Großteilerneuerung einen neuen Kessel und teilweise Wasser- und Kohlekästen in Schweißkonstruktion. Diese Schmalspurlok ist eine Heißdampflok, bei der die erste, dritte und fünfte Achse zur Seite beweglich gelagert sind, um ihr das Fahren in engen Kurven der Schmalspurbahnen zu ermöglichen. Der Antrieb lag auf der ersten und der vierten Achse, beim Neubau wurde dieser auf die dritte Achse gelegt. Die letzte ausgemusterte VLK 99 651 der Deutschen Bundesbahn steht heute als Denkmal in Steinheim an der Murr, diese ist auch die einzige Schmalspurlok der DB, die in Epoche IV ein Computerschild getragen hat.

Unser Tipp: Beim EK-Verlag erschien ein Baureihenbuch über die VLK. Dort finden Sie jede Menge interessante Bilder und Informationen zum Vorbild.

MODELL:

Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, ESU LokSound 4.0 Decoder mit KM1 HQ-Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit Zylinderdampf, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung, Warmlicht-Leuchtdioden, funktionsfähige Wasserkastendeckel, funktionsfähige Führerstands Türen, Rauchkammertüre mit funktionsfähigen Vorreibern, zu öffnender Sanddom, zu öffnende Kohlekastendeckel, Mittelpufferkupplung, rollfähiges Getriebe, brünierte Steuerung, Radreifen aus Edelstahl, Achsen und Antrieb gefedert und kugellagert, geräusch- und wartungsarme Stromabnahme über Achslager, epochengerechte Detaillierung, Lackierung und Beschriftung, LÜP ca. 28 cm, Gewicht ca. 2,2 kg.

Betriebs-Nr.	Epoche	Stationierung	Ausführung	Bestell-Nr.	
				NEM	FS
BR 99 679	DRG Ep. II	Bw Heilbronn	flacher Dom	109921	119921
BR 99 680	DB Ep. IIIa	Bw Heilbronn	flacher Dom	109922	119922
BR 99 650	DB Ep. IIIa	Aulendorf	Kuppeldom	109923	119923
BR 99 704	DB Ep. IIIb	Bw Heilbronn	flacher Dom	109924	119924
BR 99 651	DB Ep. IIIb	Aulendorf	Kuppeldom	109925	119925
BR 099 651-2	DB Ep. IV	Bw Heilbronn	Kuppeldom,	109926	119926
BR 99 716	DB Ep.V Museum		flacher Dom,	109927	119927
optional	individuelle	Beschriftung	nach Vorgabe	1010	1010

BAUREIHE V60

CLASSIC EDITION



Bild: F. Wilke, © S. Carstens

Betr.-Nr.	Epoche	Stationierung	Kessel / Fahwerk	Lampen	Puffer- ringe	Bestell-Nr.	
						RAL	NEM
V 60 332	Ep. IIIb DB	BD Stuttgart Bw Stuttgart	3004 / 9005 Purpurrot	3x DB	Ja Weiß	106001	116001
V 60 273	Ep. IIIb DB	BD Hamburg Bw Hmb-Altona	3004 / 9005 Purpurrot	3x DB	Ja Weiß	106002	116002
V 60 807	Ep. IIIb DB	BD Mainz Bw Mainz	3004 / 9005 Purpurrot	3x DB	Nein	106003	116003
V 60 412	Ep. IIIb DB	BD Köln Bw Köln-Nippes	3004 / 9005 Purpurrot	3x DB	Nein	106004	116004
260 852-9	Ep. IV DB	BD Münche Bw Kempten	3004 / 9005 Purpurrot	3x DB	Nein	106005	116005
261 730-6	Ep. IV DB	BD Essen Bw Gelsenk.-Bis.	3004 / 9005 Purpurrot	3x DB	Nein	106006	116006
260 555-8	Ep. IV DB	BD Karlsruhe Bw Karlsruhe	5020 / 8019 Ozeanblau	3x DB	Nein	106007	116007
261 122-6	Ep. IV DB	BD Frankfurt Bw Kassel	5020 / 8019 Ozeanblau	3x DB	Nein	106008	116008



Bild: Ph. Schreiber, © S. Carstens

Die Deutsche Bundesbahn hatte nach ihrer Gründung einen Mangel an kleinen Rangierlokomotiven. Daher wurde ab 1951 „Die“ Dieselerangierlok der DB schlechthin entwickelt, an deren Bau und Entwicklung fast alle namhaften Lokomotivfabriken beteiligt waren. Die neue Baureihe V 60 wurde in einem Bauzeitraum von neun Jahren in mehr als 1000 Exemplaren gebaut! Davon wurden alleine an die Deutsche Bundesbahn 942 Lokomotiven verkauft, der Rest ging an andere europäische Bahngesellschaften. Die V 60 hat eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h und konnte neben der Rangiertätigkeit auch Übergabezüge bespannen. Der Rahmen ist vollständig geschweißt. Um mehr Reibungsgewicht zu erreichen, wurde bei einigen Lokomotiven verstärkte Rahmenwangen und Deckbleche eingebaut. Der Rahmen stützt sich über Blattfedern auf die Achsen ab. Der Achsstand der beiden äußeren Achsen beträgt 4,3 m, daher ist zur Verbesserung des Bogenlaufs und Minderung des Verschleißes die mittlere Achse um 30 mm seitverschiebbar gelagert und eine mechanische Spurkranzschmiereinrichtung der Bauart De Limon eingebaut. Mittels des Voith Turbogetriebes werden über eine Blindwelle und Kuppelstangen die drei Achsen mit Speichenrädern der Lok angetrieben, was ihr das markante Erscheinungsbild verleiht. In den 1980er Jahren wurden sie von der DB als Kleinlok umdeklariert und als Baureihen 360 bis 365 eingereiht. Die V60 ist bis heute nicht von den Gleisen wegzudenken. Die mittlerweile bei nahezu allen Maschinen fast 50 jährige Einsatzdauer zeigt, dass es sich bei der V 60 um eine gelungene Konstruktion handelt. Laut Fahrzeugbestand Sommer 2012 befanden sich noch 405 Maschinen im Bestand der DB, privater Betreiber oder bei Museumsbahnen.

MODELL: Classic Edition Modell in Gemischtbauweise, überwiegend aus Zinkdruckguss und Messing, Bühler-Motor, ESU LokSound XL 4.0 mit realistischem KM1 HQ Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke Rauchentwickler mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Rangierbeleuchtung schaltbar, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, vorbildgerecht elliptisch profilierte Räder, Federpuffer, bewegliche Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand, durchbrochene Lüftergitter, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhaken-Kupplung oder Klauenkupplungen, Servokupplungen nachrüstbar, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, Lüp ca. 32,6 cm, Gewicht ca. 3,5 kg, inklusive speziell dafür gefertigter Lokführerfigur.

Servoelektronische Rangierkupplungen, kompatibel zum Betrieb mit KM1 Doppelhaken-Kupplung, hinten und vorne getrennt ansteuerbar über Funktionstasten des Lokdecoders	106030	150.-€
Servoelektronische Rangierkupplungen, kompatibel zum Betrieb mit Klauen-Kupplung, hinten und vorne getrennt ansteuerbar über Funktionstasten des Lokdecoders	106031	150.-€
Servoelektronische Rangierkupplungen für Schraubkupplungen ab Radien von 2300 mm und größer, hinten und vorne getrennt ansteuerbar über Funktionstasten des Lokdecoders	106032	250.-€
Individuelle Beschriftung basierend auf einem unserer Grundmodelle (Loknummer, Direktion, Betriebswerk, Ausbesserungswerk)	1012	99.-€

Angegebene Preise verstehen sich inkl. 19% MwSt. Enthalten sind sämtliche Teile, Elektronik, Montage und Programmierung der Kupplungen in unserer Werkstatt. Optionen werden nur komplett mit Modell geliefert.

BAUREIHE 211 / V100.1⁰

CLASSIC EDITION



Bild: KM1 Handmuster BR 211



Die Maschinen der V100 Familie waren das Rückgrat der Deutschen Bundesbahn ab den 1960er Jahren. Letztendlich verdrängten diese universellen Streckenloks auch die Dampflokomotiven, vor allem auf den nicht elektrifizierten Nebenstrecken. Die V100 war auf Haupt- und Nebenbahnen im Reise- und Güterverkehr anzutreffen. Teilweise wurden diese kräftigen Lokomotiven sogar im Verschubdienst eingesetzt. Von MaK ab 1956 entwickelt, begann die Serienfertigung der V100.10 Anfang der 60er Jahre bei verschiedenen Lokfabriken. Sie hatte einen 1100 PS starken Fahrdiesel und wurde zu Beginn noch mit Dampfheizkesseln für die Zugheizungen ausgestattet. Dies war nötig, da Anfang der 1960er Jahre noch nicht alle Personenwagen über eine elektrische Zugheizung verfügten. Die Kraftübertragung erfolgte dieselhydraulisch auf alle vier Achsen. Insgesamt wurden 364 Exemplare der V100.10 (später BR 211) gebaut. Viele wurden nach der Ausmusterung ab 2001 an Privatbahnen oder ins Ausland verkauft. Bis heute sind verschiedene Lokomotiven dieses Typs auch museal erhalten. Mittlerweile hat die V 100 einen Kultstatus als Lok-Oldtimer erreicht.

MODELL:

Classic Edition Modell in Gemischtbauweise, überwiegend aus Zinkdruckguss und Messing, Bühler-Motor, ESU Lok-Sound XL 4.0 mit realistischem KM1 HQ Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke Rauchentwickler mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht weiß-rot, Warmlicht LED's, rote Schlussbeleuchtung einzeln schaltbar, Rangierbeleuchtung, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, Stromaufnahme über Achslager, damit wartungs- und geräuschfrei, vorbildgerecht profilierte Räder, Federpuffer, bewegliche Führerhaustüren, detaillierter Führerstand, durchbrochene Lüftergitter und synchron zum Sound drehendes Lüfterrad, Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1 Kupplung oder Klauenkupplungen, Servokupplungen nachrüstbar, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 37,8 cm, Gewicht ca. 4,5 kg, inklusive speziell dafür gefertigter Lokführerfigur.

Betriebs-Nr.	Epoche	Stationierung	Lackierung	Bestell-Nr.	
				NEM	FS
V100 1186	DB Ep. IIIb	BD Nürnberg, Bw Nürnberg Hbf	Purpurrot RAL 3004	101001	111001
V100 1218	DB Ep. IIIb	BD Stuttgart, Bw Kornwestheim	Purpurrot RAL 3004	101002	111002
V100 1256	DB Ep. IIIb	BD Frankfurt/M, Bw Ff-Griesheim	Purpurrot RAL 3004	101003	111003
V100 1019	DB Ep. IIIb	BD Köln, Bw Köln-Nippes	Purpurrot RAL 3004	101004	111004
V100 1046	DB Ep. IIIb	BD Hamburg, Bw HH-Harburg	Purpurrot RAL 3004	101005	111005
211 285-2	DB Ep. IV	BD München, Bw München Ost	Purpurrot RAL 3004	101006	111006
211 061-7	DB Ep. IV	BD Wuppertal, Bw Hagen-Eckesey	Purpurrot RAL 3004	101007	111007
211 103-7	DB Ep. IV	BD Hamburg, Bw Flensburg	Purpurrot RAL 3004	101008	111008
211 363-7	DB Ep. IV	BD Stuttgart, Bw Tübingen	Ozeanblau RAL 5020	101009	111009
211 229-0	DB Ep. IV	BD Köln, Bw Dieringhausen	Ozeanblau RAL 5020	101010	111010
Option	Schneepflug unter Pufferbohle vorne und hinten			101011	
Option	Wendezugsteuerung			101012	

BAUREIHE 220 / V200

PREMIUM EDITION

Diese Krauss-Maffei-Maschinen waren vor F- und D-Zügen und im schweren Reise- und Güterverkehr im Einsatz. Ab 1955 wurden 50 Loks, im Jahr 1958 noch einmal 31 Exemplare geliefert. Die V200 hat einen modularen Aufbau und das elegante Design der Karosserie entspricht der Formsprache der 1950er Jahre. Gerade diese Form, aber auch ihre Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit machten sie sehr beliebt, sowohl bei Personal, als auch bei Eisenbahnfreunden. Zu Beginn waren erhabene Zierlinien aufgesetzt, die später von einem silberfarbenen lackierten Zierstreifen ersetzt wurden. Erst 1984 wurde die letzte V200.0 (V200 013) stillgelegt. Diese Universaldiesellok ist heute noch relativ häufig erhalten, z.B. im Verkehrsmuseum Nürnberg, im Deutschen Technikmuseum Berlin, bei der Fränkischen Museums-Eisenbahn (dort aber nicht öffentlich), im Technik-Museum Speyer, bei der Museums Eisenbahn Hamm und im Eisenbahn & Technik Museum auf der Insel Rügen.

MODELL:

Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor mit Antrieb auf alle 4 Achsen, ESU Loksound XL 4.0 Decoder mit KM1 High-Quality-Sound und 2-fachem Motorengeräusch, Breitbandlautsprecher, doppelter KM1 Dynamic Smoke Diesel-Rauchentwickler, Führerstandsbeleuchtung, Maschinenraumbeleuchtung in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, rote Schlussbeleuchtung einzeln schaltbar, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert (Ausfederungsprinzip), geräusch- und wartungsarme Stromabnahme über Achslager, Federpuffer, bewegliche Führerhaustüren, flexible Bremsschläuche mit funktionsfähigen Kupplungen, durchbrochene Lüftergitter, feinste Drehgestellnachbildung, detaillierter Führerstand mit Lokführerfigur in Stand 1, detaillierter Maschinenraum mit Durchblick, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 58 cm, Gewicht ca. 5 kg.



Bild: KM1 Handmuster V 200 027

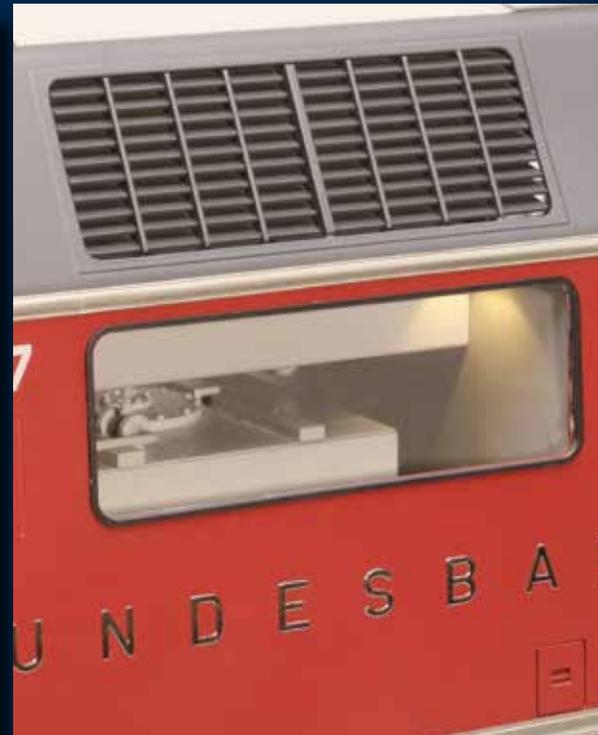
Betriebs-Nr.	Epoche	Stationierung	Ausführung	Bestell-Nr.	
				NEM	FS
V200 027	DB Ep. IIIb	BD Frankfurt/M. Bw Frankfurt/M-Griesheim	Rotes Gehäuse, seitlicher Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“, erhabene Zierleisten, seitliche Wassertaschen, weiße Pufferringe	102001	112001
V200 038	DB Ep. IIIb	BD Karlsruhe Bw Villingen	Rotes Gehäuse, seitlicher Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“, erhabene Zierleisten, seitliche Wassertaschen	102002	112002
V200 026	DB Ep. IIIb	BD Mainz Bw Kaiserslautern	Rotes Gehäuse, DB-Keks, erhabene Zierleisten, ohne seitliche Wassertaschen	102003	112003
220 043-4	DB Ep. IV	BD Hamburg Bw Hamburg-Altona	Rotes Gehäuse, seitlicher Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“, ohne seitliche Wassertaschen	102004	112004
220 060-8	DB Ep. IV	BD Nürnberg Bw Würzburg	Ozeanblau-Beiges Gehäuse, DB Keks, ohne seitliche Wassertaschen	102005	112005
220 036-8	DB Ep. IV	BD Hamburg Bw Lübeck	Rotes Gehäuse, DB-Keks, lackierte Zierlinien, ohne seitliche Wassertaschen	102006	112006
V200 033	DB Ep. V	Museum	Rotes Gehäuse, seitlicher Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“, lackierte Zierlinien, ohne seitliche Wassertaschen, Frontlogo „MEH“	102007	112007



Frontpartie mit sauber eingefassten Lampen, durchbrochene Gittern und polierten Handgriffen.



Die 4 Dachlüfter bewegen sich synchron zum Sound und haben selbstverständlich durchbrochene Gitter.



Einen schönen Einblick - ja sogar Durchblick - hat man in den Maschinenraum. Er ist mit 4 LED's schaltbar beleuchtet.



Im Führerstand lohnt sich ein genauerer Blick: Skalen auf den Instrumenten, Feuerlöscher, Lokführer u.v.m.



Neu: flexible Bremsschläuche die zudem auch noch kuppelbar sind

BAUREIHE V300

LIMITED EDITION

1957 baute die Fa. Krauss-Maffei die ML2200C' als Versuchslok. Durch Änderungen an der Motoranlage wurde die Leistung auf 3000 PS gesteigert, was sich auch in der Bezeichnung widerspiegelt. Noch im Farbkleid der Werkslackierung von Krauss-Maffei wurde die Maschine durch die DB angemietet, die sie vor schweren Ganzgüterzügen und Schnellzügen einsetzte. 1963 kaufte die Deutsche Bundesbahn die Lokomotive und setzte diese bis 1975 ein. Dabei erhielt sie auch den üblichen Farbanstrich der DB. Bei ihren Einsätzen kam die V300 durch ganz Deutschland und war auch eine Zeit lang im süddeutschen Raum stationiert. Nachdem sich nach der Ausmusterung kein Käufer für diese imposante und leistungsstarke Diesellok gefunden hatte, wurde sie 1979 zerlegt.



Betriebs-Nr.	Epoche	Stationierung	Ausführung	Bestell-Nr.	
				NEM	FS
ML2200C'C'	KM Ep. IIIb	Erprobungsphase, unterwegs in ganz Deutschland	Blaues Gehäuse, seitlicher Schriftzug „Krauss-Maffei“, seitliche Wassertaschen	103001	113001
ML3000C'C'	KM Ep. IIIb	Erprobungsphase, unterwegs in ganz Deutschland	Rotes Gehäuse, seitlicher Schriftzug „Krauss-Maffei“, seitliche Wassertaschen	103002	113002
V300 001	DB Ep. IIIb	BD Essen Bw Hamm P	Rotes Gehäuse, DB-Keks, ohne seitliche Wassertaschen	103003	113003
230 001-0	DB Ep. IV	BD Hamburg Bw Hamburg-Altona	Rotes Gehäuse, DB-Keks, ohne seitliche Wassertaschen	103004	113004

MODELL:

Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor mit Antrieb auf alle 6 Achsen, ESU LokSound XL 4.0 Decoder mit KM1 High-Quality-Sound und 2-fachem Motorengeräusch, Breitbandlautsprecher, doppelter KM1 Dynamic Smoke Diesel-Rauchentwickler, Führerstandsbeleuchtung, Maschinenraumbelichtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, rote Schlussbeleuchtung schaltbar, robuster Kardanantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, Stromabnahme über Achslager, damit wartungs- und geräuschfrei, Federpuffer, bewegliche Führerhaustüren, durchbrochene Lüftergitter, feinste Drehgestellnachbildung, detaillierter Führerstand mit Lokführerfigur in Stand 1, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 63 cm, Gewicht ca. 5,5 kg. **Einmalige limitierte Sonderauflage von insgesamt 200 Exemplaren (50 Stück je Variante).**



Bild: EK-Verlag, Jörg Sauter

EINHEITSKESSELWAGEN

PREMIUM EDITION



Bilder: KM1 Handmuster

Die bekannten, ab 1941 gebauten, Leichtbaukesselwagen der Deutzer und Uerdinger Bauart offenbarten im Betriebseinsatz einige konstruktive Mängel. Während der Deutzer zu Kesselrisse neigte, war die Konstruktion des Vorbaus beim Uerdinger ein schwacher Punkt. Bei der dadurch notwendig werdenden Umkonstruktion wurde die Grundkonzeption des Uerdinger Wagens mit durchgehendem Blechlangträger beibehalten. Die als Einheitskesselwagen bezeichneten Entwürfe gingen ab 1943 in den Serienbau. Vom 24-m³-Wagen wurden bis 1952 ca. 3.500 Exemplare gebaut. Verwendet wurden sie überwiegend für mittlere und schwere Mineralöle. Sie waren mit Heizschlangen und teilweise auch mit einer Isolierung ausgestattet. Der überwiegende Teil der Lieferungen ging während des WK II an die „Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven“ für den Transport von Brennstoffen. Weitere Wagen erhielten verschiedene Unternehmen der Mineralölindustrie, wie z.B. die D.A.P.G. (Esso). Die Wagen der ehemaligen Militärorganisationen gingen 1951 in den Bestand der neu gegründeten VTG über. Dort waren sie z.T. bis Mitte der 90er-Jahre im Einsatz, wobei eine Reihe von Wagen während dieser Zeit ihren Eigentümer wechselten und dadurch auch zu kleineren Einstellern kamen.

MODELL: Handgefertigtes Präzisionsmodell der Premium Edition aus Messing. Hauptrahmen aus Zinkdruckguß, Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens, inklusive Bremsanlage, flexible und kuppelbare Bremsschläuche, originale Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhaken-Kupplungen oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Beschriftung und Lackierung. Lüp ca. 27,5 cm. Gewicht ca. 1 kg. Mindestradius 1020 mm.

Typ	Epoche	Ausführung	Bremsenhaus	Kessel	Fahrwerk	Beschriftungsvariante	Bestell-Nr.	
							NEM	FS
Einheitskesselwagen 24 m ³	IIc	Vorortbahn Wilhelmshaven	Ja	RAL 7021	RAL 7021	A, B, C	202401	212401
Einheitskesselwagen 24 m ³	DB IIIa	BP	Nein	RAL 7016	RAL 9005	A, B, C,	202402	212402
Einheitskesselwagen 24 m ³	DB IIIb	VTG	Ja	RAL 7024	RAL 9005	A, B, C, D	202403	212403
Einheitskesselwagen 24 m ³	DB IIIb	ESSO	Nein	RAL 9006	RAL 9005	A, B, C, D	202404	212404
Einheitskesselwagen 24 m ³	DB IIIb	IVG	Nein	RAL 6003	RAL 9005	A, B, C, D	202405	212405
Einheitskesselwagen 24 m ³	DB IIIb	Sönnewald	Nein	RAL 7011	RAL 9005	A, B, C	202406	212406
Einheitskesselwagen 24 m ³	DB IIIb	Bahndienst	Nein	RAL 7011	RAL 9005	A, B	202407	212407
Einheitskesselwagen 24 m ³	DR IIIb	Reichsbahn Ost	Ja	RAL 7000	RAL 9005	A, B, C	202408	212408
Einheitskesselwagen 24 m ³	DB IV	ESSO	Nein	RAL 9010/3020	RAL 9005	A, B, C	202409	212409
Einheitskesselwagen 24 m ³	DB IV	Bahndienst	Nein	RAL 7011	RAL 9005	A, B	202410	212410



zu öffnende Dome



zu öffnende Bremsenhaustüre



filigrane, komplett nachgebildete Bremsanlage

Die junge DB hatte bei dem verstärkt aufkommenden Güterverkehr immer mehr mit veralteten Güterwagen zu kämpfen. Deshalb wurden umfangreiche Neu- und Umbauprogramme gestartet. Da die gedeckten Güterwagen das Rückgrat des im wirtschaftlichen Aufschwung befindlichen deutschen Güterverkehrs bildeten, wurden unter anderem ab 1954 die Gms 54 entwickelt und gefertigt. Sie basieren auf den alten G 10 welche modifiziert und umgebaut wurden. Walzprofile wurden für das Sprengwerk mit diagonaler Aussteifung verwendet, auch die Langträger, Stirn- und Seitenwandsäulen waren aus kräftigen Stahlprofilen. Der Wagenkasten einschließlich der Türbekleidungen entstand aus Kunstharzholzplatten, der Wagenboden aus Kiefernbohlen. Das Dach war mit Spriegeln, einer Holzverschalung und einer PVC Dachhaut ausgebildet. Zwei Lüftungsschieber waren jeweils an den Enden der Längsseiten angebracht. Die Serienfertigung des Gms 54 lief erst 1960 mit annähernd 14.000 Exemplaren aus.

MODELL: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing. Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens, inklusive Bremsanlage, Schiebetüren zum Öffnen, original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Beschriftung. LüP ca. 34,6 / 33 cm. Gewicht ca. 1,1 kg. Mindestradius 1020 mm





Typ	Epoche	Ausführung	Beschriftungsvariante	Bestell-Nr.	
				NEM	FS
Gms 54	DB Ep. IIIa	glatter Aufbau, langer Tritt, ohne Bremserbühne, braun	A, B, C	205401	215401
Gms 54	DB Ep. IIIa	glatter Aufbau, langer Tritt, mit Bremserbühne, braun	A, B, C	205402	215402
Gms 54	DB Ep. IIIa	glatter Aufbau, langer Tritt, ohne Bremserbühne, blau, Schriftzug „Kaldewei“	A	205413	215413
Gms 54	DB Ep. IIIb	glatter Aufbau, langer Tritt, ohne Bremserbühne, braun	A, B, C	205403	215403
Gms 54	DB Ep. IIIb	glatter Aufbau, langer Tritt, mit Bremserbühne, braun	A, B, C	205404	215404
Gms 54	DB Ep. IIIb	Holzaufbau, langer Tritt, ohne Bremserbühne, braun	A, B, C,	205410	215410
Gms 54	DB Ep. IIIb	Holzaufbau, langer Tritt, mit Bremserbühne, braun	A, B, C	205405	215405
Bahndienstwagen	DB Ep. IIIb	glatter Aufbau, kurzer Tritt, mit Bremserbühne, mit Fenstern, grün	A, B, C	205406	215406
Bahndienstwagen	DB Ep. IV	glatter Aufbau, kurzer Tritt, mit Bremserbühne, mit Fenstern, blau	A, B	205407	215407
Gls 205	DB Ep. IV	Holzaufbau, langer Tritt, ohne Bremserbühne, braun	A, B, C	205411	215411
Gls 205	DB Ep. IV	Holzaufbau, langer Tritt, mit Bremserbühne, braun	A, B, C	205412	215412
Gls 205	DB Ep. IV	Stahldach, kurzer Tritt, ohne Bremserbühne, braun	A, B, C	205408	215408
Gls 205	DB Ep. IV	Stahldach, kurzer Tritt, mit Bremserbühne, braun	A, B, C	205409	215409
Gls-w205	DB Ep. IV	glatter Aufbau, langer Tritt, ohne Bremserbühne, braun	A, B, C,	205414	215414
Privatwagen	DB Ep. IV	„Wiebe“, glatter Aufbau, kurzer Tritt, ohne Bremserbühne, gelb	A	205415	215415
Privatwagen	DB Ep. IV	„Heitkamp“, glatter Aufbau, langer Tritt, mit Bremserbühne, gelb	A	205416	215416



Bild: F. Wilke, Slg. Stefan Carstens

Die Gmhs Leipzig wurden als Kriegsbauart 1943 mit dem Ziel entwickelt, mit möglichst geringem Stahleinsatz einen Güterwagen mit hoher Tragfähigkeit zu erhalten. Gebaut wurde jedoch lediglich eine kleine Probeserie von vier Wagen. Allerdings bildete die Konstruktion der Gmhs Leipzig die Grundlage für die später in größeren Stückzahlen gebauten Behelfspersonenwagen (MCI).

Die Eisenbahnen der französischen Zone beschafften 1948 weitere 250 Wagen in gleichen Abmessungen, die mit zusätzlichen Entladetrichtern für den Getreidetransport ausgestattet waren, die Bauartbezeichnung lautete Glmghs Leipzig bzw. bei der DB Glmghs 36.

Bereits 1949/50 ließ die DB 240 dieser Wagen zu Leig-Einheiten für den Stückgut-Schnellverkehr umbauen. Je ein Wagen mit und ohne Handbremse wurde paarweise kurzgekuppelt. Die Einheit wurde mit einem Zugführerabteil (im Handbremswagen) und Fenstern versehen und erhielt einen Zugang von der Bremserbühne aus. Anfangs trugen die Wagen einen markanten Schriftzug Stückgut-Schnellverkehr. Ein Teil von ihnen erhielt eine elektrische Heizleitung, ihre Bauartbezeichnung lautete Gllm(ge)hs 37.

Nach Abschluss der Umbauaktion existierten noch etwa 25 (!) Wagen, z.T. in Nummernbereiche eingereiht, die für ehemalige Gmhs Dresden vorgesehen waren. Hierbei handelte es sich um die zehn nicht umgebauten Wagen sowie um einige aus ehemaligen MCI hergerichtete Güterwagen. Während die letzten Glm(g)hs 36 bereits in den 60er-Jahren ausgemustert wurden, erlebten eine Reihe von Gllm(e)hs 37 noch die Umzeichnung zu Hrs-(v)z 330 mit UIC-konformen Nummern. Die letzten von ihnen schieden erst Ende der 70er-Jahre aus.

MODELL:

Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing. Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens, inklusive Bremsanlage, Schiebetüren zum Öffnen, original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung.

Mindestradius 1020 mm, Lüp 37,5 cm, Gewicht ca. 1,2 kg.



*Bild: R. Klitscher, Slg. Stefan Carstens
Schön zu sehen sind die Getreidetrichter
im Unterboden des Wagens.*

Typ	Epoche	Ausführung	Wagen- nummer	Bestell-Nr.	
				NEM	FS
Glhs Leipzig	DRG II	Güterwagen, vertikale Türprofile, diagonale Profile an der Stirnseite, glattes Dach, ohne Getreidetrichter	A, B	203701	213701
Glmhs Leipzig	IIc / IIIa	Güterwagen Brit.-US-Zone, diagonale Türprofile, diagonale Profile an der Stirnseite, geripptes Dach, ohne Getreidetrichter	A, B	203702	213702
Glmghs Leipzig	IIc / IIIa	Güterwagen Franz. Zone, diagonale Türprofile, glattes Dach, mit Getreidetrichter	A, B	203703	213704
Glmghs Leipzig	IIc / IIIa	Güterwagen Franz. Zone, diagonale Türprofile, glattes Dach, mit Getreidetrichter	A, B	203704	213704
Glmghs 36	DB IIIb	Güterwagen, diagonale Türprofile, glattes Dach, mit Getreidetrichter	A, B	203705	213705
Glmhs 36	DB IIIb	Güterwagen, diagonale Türprofile, glattes Dach, ohne Getreidetrichter	A, B	203706	213706
Glmghs 36	DB IIIb	Güterwagen, mit Bremserbühne, diagonale Türprofile, diagonale Profile an der Stirnseite, glattes Dach, ohne Getreidetrichter	A, B	203707	213707
Glmghs 36	DB IIIb	Güterwagen, diagonale Türprofile, diagonale Profile an der Stirnseite, glattes Dach, ohne Getreidetrichter	A, B	203708	223708
Glmghs 36	DB IIIb	Güterwagen, vertikale Türprofile, glattes Dach, ohne Getreidetrichter	A, B	203709	213709

PWGHs 54

PREMIUM EDITION

Da viele Güterzuggepäckwagen in den 1950er Jahren veraltet waren, startete die DB ein Umbauprogramm auf Basis des Gms 54. Diese Wagen entstanden teilweise aus brauchbaren Teilen der G10, wurden aber in weiten Teilen neu gebaut. Die Pwghs 54 waren ursprünglich mit Gleitachslagern ausgestattet, wurden aber gegen Ende der 1960er Jahre immer mehr mit Rollenachslagern Bauart 22 ausgestattet. Der Aufbau der Pwghs 54 erfolgte analog zum Gms 54 mit Leimholzplatten, die Wagen hatten einseitig eine Bremserbühne, über diese gelangte man in den Innenraum. Der Pwghs 54 erhielt ein Zugführerabteil mit Zweiplatz-Klappsitz, Ablagepult und zwei Notsitzen sowie ein WC. Passende Einbauteile standen aus dem 3yg-Umbauprogramm zur Verfügung. Der recht große Laderaum hat eine Schiebetür von 1800 mm Breite. Zusätzlich wurden eine Dampfheizung und eine 24V Beleuchtung eingebaut, die mit einem Kabel an die Turbobeleuchtung der Zuglokomotive angeschlossen werden konnte.



Bild: Handmuster KM1

Typ	Epoche	Ausführung	Beschriftungsvariante	Bestell-Nr.	
				NEM	FS
Pwghs 54	DB Ep. IIIa	glatter Aufbau, 2 Fenster auf jeder Seite, Eilgut-Pwghs	A, B, C	205423	215423
Pwghs 54	DB Ep. IIIb	glatter Aufbau, 2 Fenster auf jeder Seite	A, B, C	205421	215421
Pwghs 54	DB Ep. IV	glatter Aufbau, 2 Fenster auf jeder Seite	A, B, C	205422	215422
Bahndienstwagen	DB Ep. IV	glatter Aufbau, 2 Fenster auf jeder Seite, grün	A, B	205424	215424

MODELL: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing. Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens, inklusive Bremsanlage, Schiebetüren zum Öffnen, Innenbeleuchtung mit Warmlicht LED's und Funktionsdecoder, original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1- oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Beschriftung. LüP ca. 34,6 cm. Gewicht ca. 1 kg. Mindestradius 1020 mm.

*Macht ein gute Figur: In Kombination mit unserem Gms54 wirkt der Pwghs54 noch besser.
Die Anmutungsqualität der KM1 Modelle und die stimmige Umsetzung des Vorbilds wird hier besonders deutlich.*





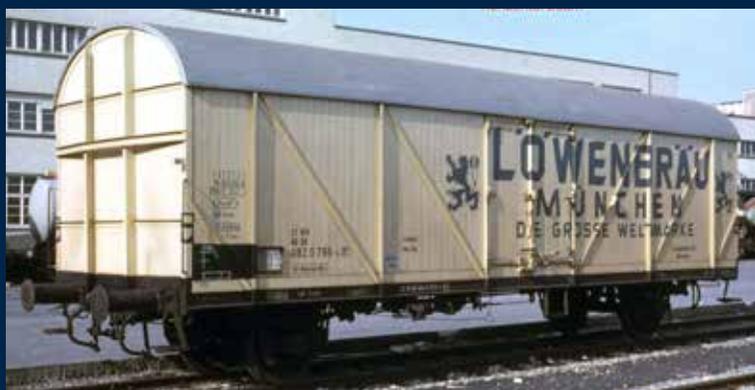
Bild: F. Wilke, Sig. Stefan Carstens

Um dem steigenden Wagenbedarf für den Transport verderblicher Lebensmittel gerecht zu werden, beschaffte die Deutsche Reichsbahn ab 1936 neue Kühlwagen in geschweißter Bauart für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h (später auf 100 km/h heraufgesetzt). In verschiedenen Serien entstanden zwei unterschiedliche Typen isolierter Gkhs Berlin: Dies waren zum einen die für den (Bier- und) Fleischtransport konzipierten Wagen mit Eisbehältern und Flettner-Rotoren auf dem Dach sowie überwiegend mit Haken zum Aufhängen von Fleisch, bei der DB später als Tn(e)hs 31 bezeichnet. Die zeitgleich gebauten späteren Tnf(e)hs 32 für den Transport von Seefischen besaßen nur eine Isolierung, da beim Seefischtransport Fisch und Eis aufeinander geschichtet wurden. Bis 1943 wurden rund 1.900 Fleisch- und 1.250 Seefischkühlwagen gebaut, deren Konstruktion man während des zweiten Weltkriegs vereinfachte; auffälligstes Merkmal dieser Vereinfachung war die geänderte Ausführung des Kastengerippes mit parallel verlaufenden Diagonalen. 1943 begann die Beschaffung der Universalkühlwagen in den Abmessungen der Vorgängerbauarten für den Transport aller Lebensmittel außer Seefischen, der späteren T(e)hs 42. Markantes Erkennungszeichen der bis zum Kriegsende gebauten rund 1.700 Wagen war das trapezförmige Dach mit insgesamt sechs Ladeluken für die Eiskästen. Zur DB kamen insgesamt etwa 2.600 Wagen aller drei Bauarten, die im Laufe der Einsatzzeit in vielfältiger Form umgebaut wurden. Trotz der Neubeschaffung von Kühlwagen in den 50er-Jahren, konnte die DB auf die Wagen anfangs nicht verzichten. Erst mit der Verlagerung des Kühlverkehrs auf die Straße, wurden die älteren Wagen sukzessive ausgemustert. Ende 1968 existierten noch über 1.500 Wagen, die letzten schieden erst 1981 aus, wobei einige von Ihnen als private Bierwagen einen neuen Verwendungszweck fanden. Als erstes werden wir die Seefische-Kühlwagen in unterschiedlichen Ausführungen realisieren, die anderen Typen werden folgen.

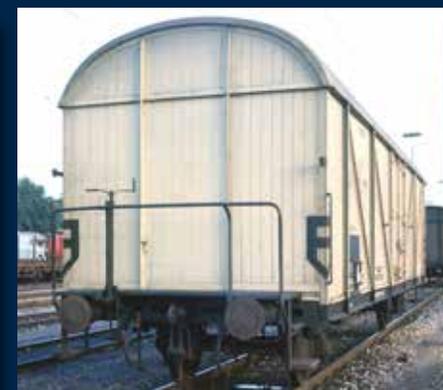
MODELL:

Classic Edition in Kunststoff-Gemischtbauweise, Rahmen und Fahrwerk überwiegend aus Metall, gefederte und kugelgelagerte Achsen, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhaken-Kupplungen oder Klauenkupplungen, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile aus Messing, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Mindestradius 1020 mm, LÜP 36,5 cm, Gewicht ca. 0,7 kg.

Typ	Epoche	Ausführung	Bremserbühne	Aufbau	Kastengerippe	Wagennummer	Bestell-Nr.	
							NEM	FS
Gkhs Berlin	DRG II	„Seefische“ roter Schriftzug schattiert	Nein	Bretter	V / K Profile	A, B, C	203221	213221
Tnfhhs Berlin	IIc / IIIa	Brit-US-Zone	Nein	Bretter	parallel	A, B, C	203222	213222
Tnfrhs 32	DB IIIa	„Seefische“	Nein	Bretter	parallel	A, B, C	203223	213223
Tnfhhs 32	DB IIIb	„Seefische“	Nein	Bretter	V / K Profile	A, B, C	203224	213224
Tnfs 32	DB IIIb	„Seefische“	Nein	Bretter	parallel	A, B, C	203225	213225
Tnfhhs 32	DB IIIb	„Seefische“	Ja	Bretter	parallel	A, B, C	203226	213226
Tggehs 41	DB IIIb	Kühlwagen weiß neutral	Nein	Bretter	parallel	A, B	203227	213227
Tnfs	DR IIIb	„Seefische“ diagonaler Schriftzug	Nein	Bretter	parallel	A, B	203228	223228
IbdIps 382	DB IV	Kühlwagen Interfrigo weiß	Ja	Bretter	V / K Profile	A, B, C	203229	213229
DB [P]	Privatwagen	Bierwagen „Löwenbräu“	Nein	Bretter	parallel	A	203230	213230
DB [P]	Privatwagen	Bierwagen „Tucher&Siechen“	Nein	Bretter	parallel	A	203231	213231



Bilder: F. Wilke, Slg. Stefan Carstens



LEIG-EINHEITEN Gllmghs 37

PREMIUM EDITION



Bereits 1949/50 ließ die DB 240 Wagen der Gattung Leipzig zu Leig-Einheiten für den Stückgut-Schnellverkehr umbauen. Je ein Wagen mit und ohne Handbremse wurde paarweise kurzgekuppelt. Die Einheit wurde mit einem Zugführerabteil (im Handbremswagen) und Fenstern versehen und erhielt einen Zugang von der Bremserbühne aus. Anfangs trugen die Wagen einen markanten Schriftzug Stückgut-Schnellverkehr. Ein Teil von ihnen erhielt eine elektrische Heizleitung, ihre Bauartbezeichnung lautete Gllm(ge)hs 37.

Bild: F. Wilke, Slg. Stefan Carstens



Bild: F. Wilke, Slg. Stefan Carstens

MODELL: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing, Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens inklusive Bremsanlage, Schiebetüren zum Öffnen, KM1 Kinematik zwischen den Wagen für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, flexibler und kuppelbarer Faltenbalg aus Gummi, flackerfreie Warmlicht LED Innenbeleuchtung, schaltbar in verschiedenen Gruppen mit Funktionsdecoder, verschleiß- und geräuscharme Stromaufnahme über Achslager, original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 1020 mm, LüP 72,9 cm, Gewicht ca. 2,5 kg.

Typ	Epoche	Ausführung	Wagennummer	Bestell-Nr.	
				NEM	FS
Gilmghs Leipzig	IIb/IIIa	Leig-Einheit, Franz. Zone, Beschriftung: Stückgut Schnellverkehr, diagonale Türprofile, glattes Dach	A, B	203721	213721
Gilmghs Leipzig	IIb/IIIa	Leig-Einheit, Franz. Zone, Beschriftung: Stückgut Schnellverkehr, diagonale Türprofile, geripptes Dach	A, B	203722	213722
Gilmghs 37	IIIb	Leig-Einheit, Beschriftung: Stückgut Schnellverkehr, glattes Dach, diagonale Türprofile, glattes Dach	A, B	203723	213723
Gilmghs 37	IIIb	Leig-Einheit, Beschriftung: Stückgut Schnellverkehr, diagonale Türprofile, geripptes Dach	A, B	203724	213724
Gilmghs 37	IIIb	Leig-Einheit, diagonale Türprofile, glattes Dach	A, B	203725	213725
Gilmghs 37	IIIb	Leig-Einheit, diagonale Türprofile, geripptes Dach	A, B	203726	213726
Gilmghs 37	IIIb	Leig-Einheit, diagonale Türprofile, glattes Dach, Fronttür auf der rechten Seite	A, B	203727	213727
Hrs-z 332	IV	Leig-Einheit, diagonale Türprofile, glattes Dach, Fronttür auf der linken Seite	A, B	203728	223728
Hrs-z 332	IV	Leig-Einheit, diagonale Türprofile, glattes Dach, Fronttür auf der rechten Seite	A, B	203729	213729



Bilder G10 - Handmuster

Epoche	Version	Bestell-Nr.		Beschriftungsvariante
		NEM	FS	
K.P.E.V. Ep. I	ungebremst	201001	211001	A, B,
K.Bay.St.B.	ungebremst	201002	211002	A, B,
K.W.ST.E.	ungebremst	201003	211003	A, B,
DRG Ep. II	ungebremst	201004	211004	A, B,
DRG Ep. II	gebremst	201005	211005	A, B, C
DB Ep. IIIa	ungebremst	201006	211006	A, B, C
DB Ep. IIIa	gebremst	201007	211007	A, B, C, D
DB Ep. IIIb	ungebremst	201008	211008	A, B, C
DB Ep. IIIb	gebremst	201009	211009	A, B, C, D
DB Ep. IV	ungebremst	201010	211010	A, B
DB Ep. IV	gebremst	201011	211011	A, B

Das Vorbild des preußischen G 10 ist jedem Modellbahner bekannt. Er ist der wichtigste und mit Abstand meist beschaffte aller gedeckten Güterwagen. Mit über 120.000 im Vorbild gebauten Exemplaren, stellt der G 10 in allen Zügen von Epoche I bis IV nicht nur ein wichtiges, sondern vor allem auch häufig anzutreffendes Fahrzeug dar. Noch heute sind verschiedene Exemplare museal erhalten. Das unserem Modell zugrunde liegende Vorbild stellt die symmetrische Ausführung, ohne Bremserhaus dar. Sehr früh jedoch in der Epoche II erhielten diese Waggons Druckluftbremsanlagen. Manche G10 wurden auch als sogenannte Leitungswagen in den Zugverband eingestellt. Dabei verband am Unterboden nur eine Bremsleitung die an der Pufferbohle befestigten Bremsschläuche. Die restliche Bremsanlage samt Bremsbacken ist an diesen Wagen dann nicht vorhanden.

MODELL:

Das Modell der Classic Edition besteht aus Kunststoff-Gemischtbauweise, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1- oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage, durchbrochene Wagenkastenstützen, Schiebetüren zum Öffnen, Mindestradius 1020 mm, LüP 29 cm, Gewicht ca. 0,6 kg.

Bei Bestellung von mehreren Wagen bitte Bestellnummer und Beschriftungsvariante angeben. Die Buchstaben A, B, C etc. stehen für unterschiedliche Wagennummern.

Nur bei den **gebremsten Ausführungen** ist die komplette Bremsanlage nachgebildet.

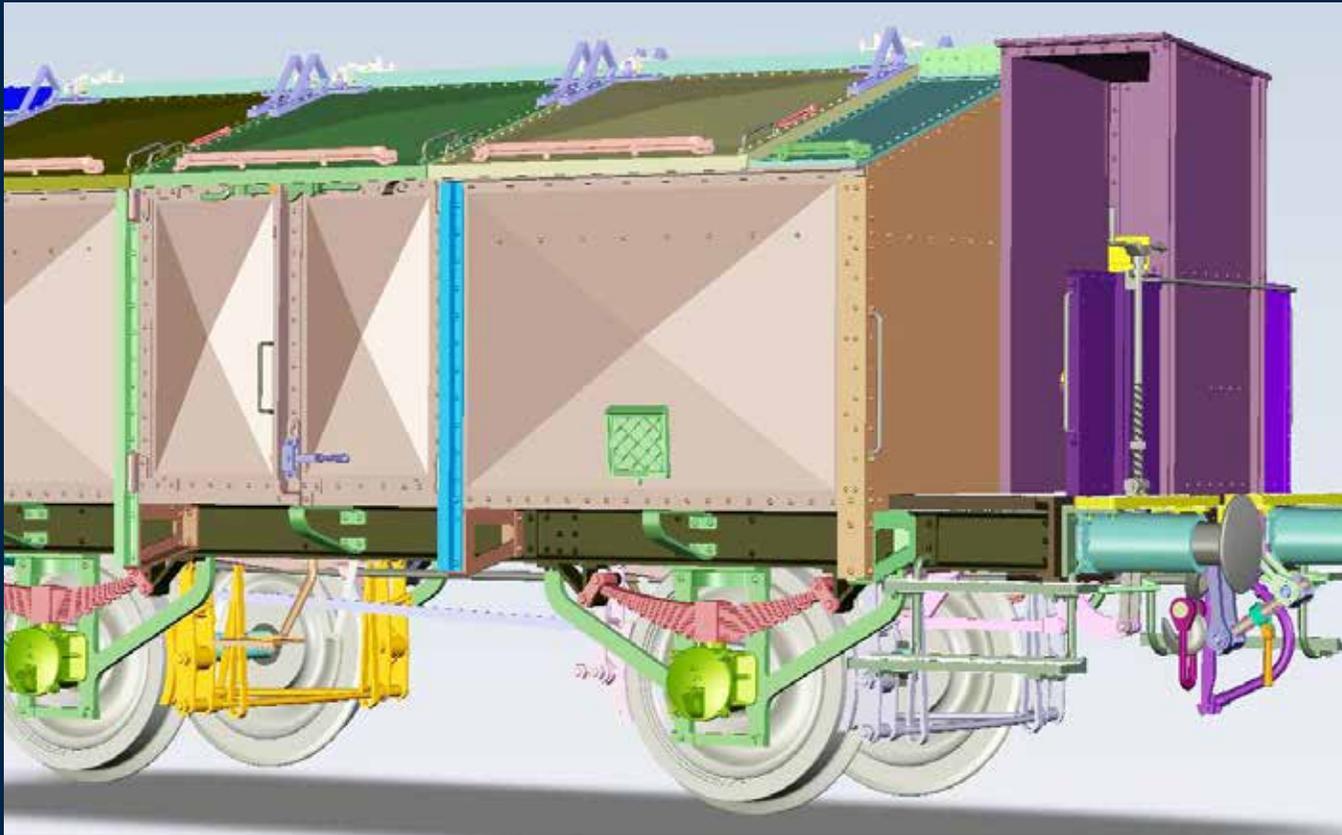


K 06 WUPPERTAL

CLASSIC EDITION

Das Vorbild des Klapptopfwagens K 06 „Wuppertal“ wurde von 1892 bis 1913 in einer Stückzahl von 6305 Exemplaren gebaut. Dabei wurde die Konstruktion ständig weiterentwickelt. Die gebremsten Versionen des K 06 hatten einen Achsstand von 3,30 Metern und waren mit Spindelbremsen, Bremserhaus und Bremserbühne ausgestattet. Die ursprünglichen Stangenpuffer wurden später durch Hülsenpuffer ersetzt. Bei der DB waren diese Wagen bis in die 1970er Jahre im Einsatz. Ihr wichtigstes Einsatzgebiet waren Kalk- und Sandtransporte, unter anderem auch für Bahnbetriebswerke. Gegen Ende ihres Einsatzzeitraumes wurden sie auch häufig als Schlacken- oder Müllwagen benutzt. Wie beim O02 gab es zu Beginn auch beim K06 Fahrwerke mit den alten preußischen Achshaltern. Wagen mit diesem Fahrwerk sind bei der DB bis in die 1970er Jahre dokumentiert.





MODELL: Das Modell besteht aus Kunststoff-Gemischbauweise, Fahrgestell aus Metall, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, gefederte Achsen, Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1- oder Klauenkupplung, durchbrochene Wagenkastenstützen, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile, Nachbildung der kompletten Bremsanlage und des Wagenkastens innen, profilierter Hauptrahmen, Bremserhaus inklusive Sitzbank, beidseitig profilierte Buckelbleche, Mindestradius 1020 mm, LÜP 22,8 cm, Gewicht ca. 0,5 kg.

Bild links: Die neue Modellausführung mit preußischen Achshaltern wirkt offener und filigraner im Vergleich zu den Achshaltern der 1. Lieferserie.

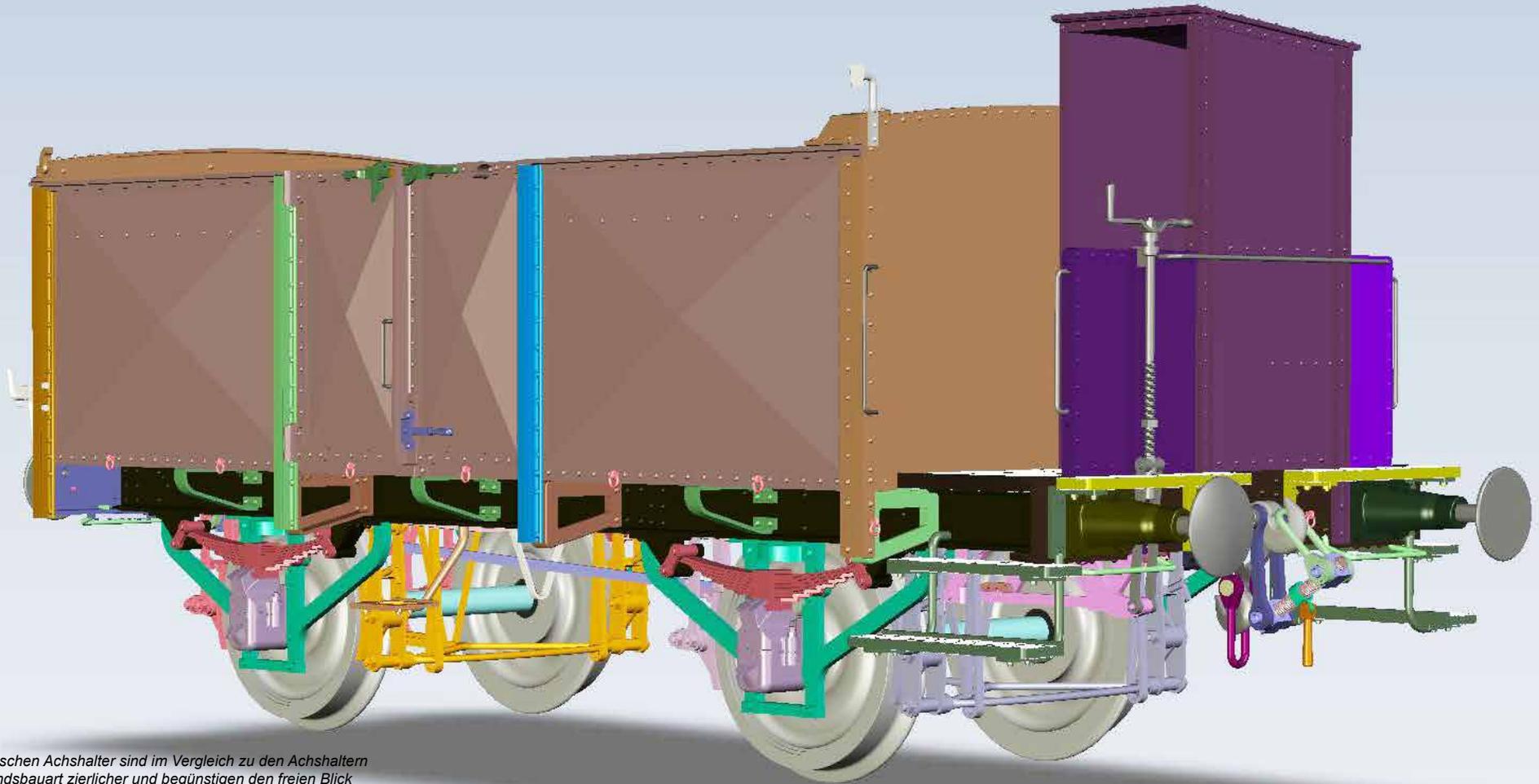
Bild unten: Eine stimmige Kombination aus K01, K06 und O02.

Epoche	Bestell-Nr.		Beschriftungsvariante
	NEM	FS	
K.P.E.V. Ep. I	200608	210608	A, B, C
DRG Ep. II	200609	210609	A, B, C
DB Ep. IIIa	200610	210610	A, B, C, D, E
DB Ep. IIIb	200611	210611	A, B, C, D, E
DB Ep. IV	200612	210612	Müllwagen A,B

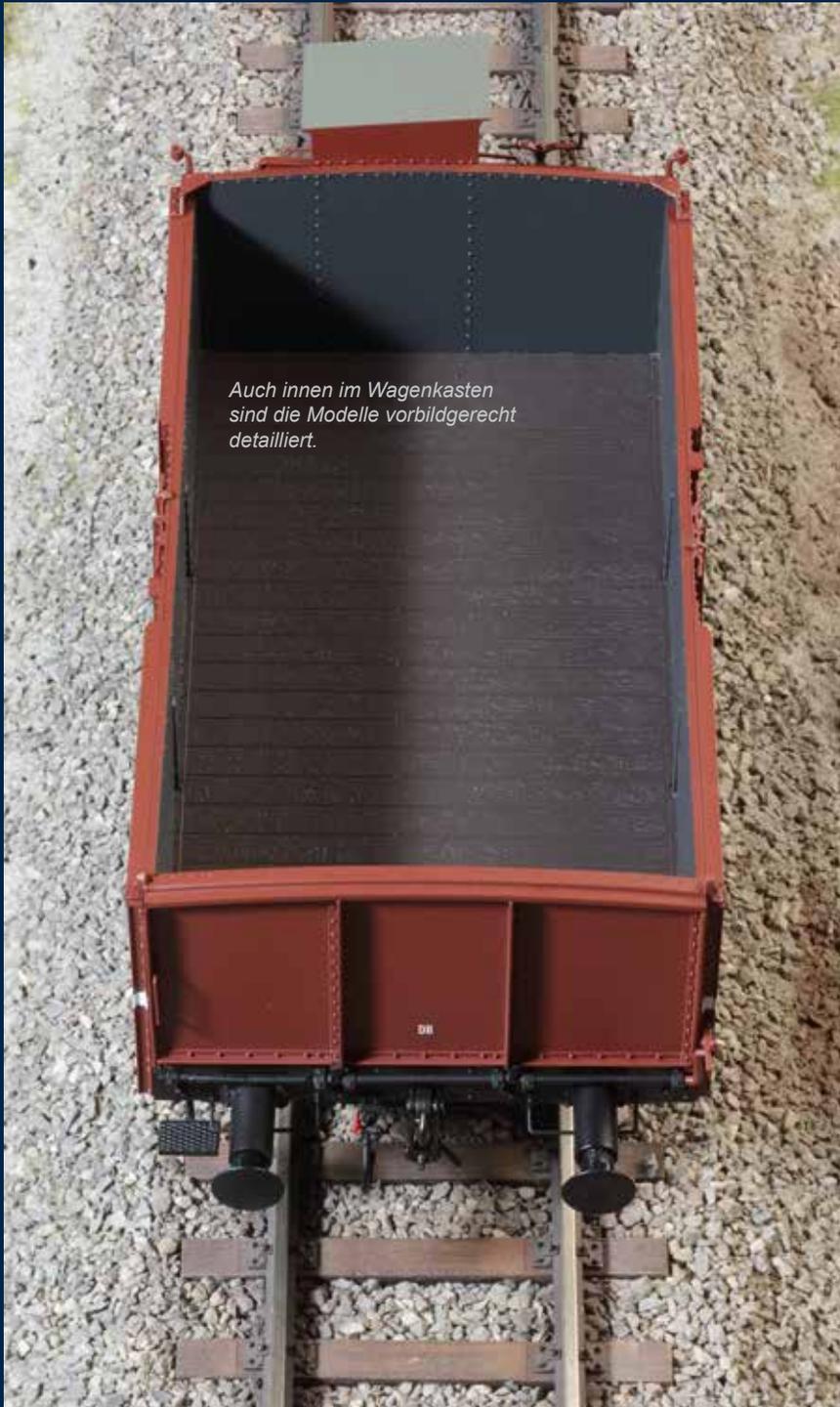
Bei Bestellung von mehreren Wagen bitte Bestellnummer und Beschriftungsvariante angeben. Die Buchstaben A, B, C, etc. stehen für unterschiedliche Wagennummern und Anschriften.



Das Vorbild der eisernen Kohlewagen „Schwerin“ wurde von 1892 bis 1913 in einer Stückzahl von 43.223 Exemplaren gebaut. Bereits ab 1910 wurden die preußischen Achshalter und Achslager gegen die der Verbandsbauart getauscht. Dennoch blieben bis zuletzt viele Wagen mit den ursprünglichen Achshaltern in Betrieb. Die gebremsten Versionen des O 02 hatten einen Achsstand von 3,30 Metern und waren mit Spindelbremsen, Bremserhaus und Bremserbühne ausgestattet. Die ursprünglichen Stangenpuffer wurden später durch Hülsenpuffer ersetzt. Bei der DB waren diese Wagen bis in die 1970er Jahre im Einsatz. Vor allem für Kohletransporte, Schüttgutladungen und Schlacke wurde diese Wagengattung eingesetzt. Ihr Bild war in vielen Bahnbetriebswerken und Güterzügen nicht wegzudenken.



Die preußischen Achshalter sind im Vergleich zu den Achshaltern der Verbandsbauart zierlicher und begünstigen den freien Blick auf das filigrane Fahrgestell. Hier im Bild die Ursprungsausführung mit alten Achslagern - 3D Ansicht der Art.Nr. 200208



Auch innen im Wagenkasten sind die Modelle vorbildgerecht detailliert.

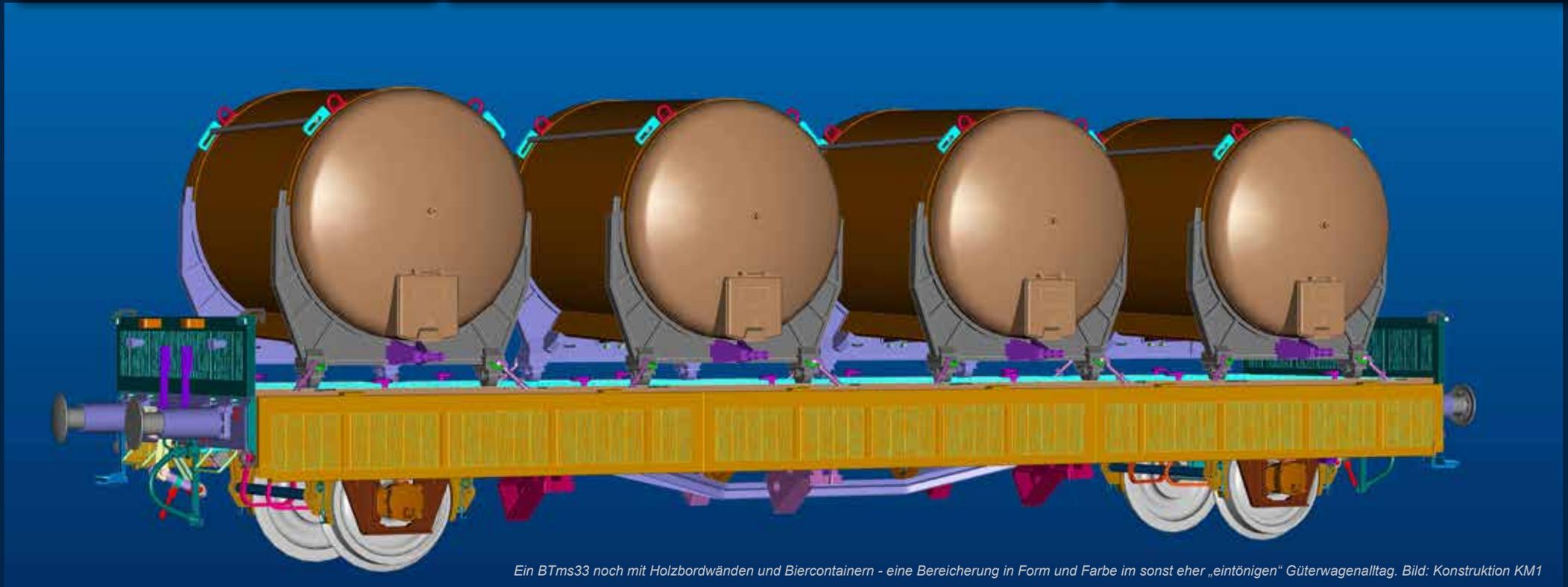


MODELL: Das Modell besteht aus Kunststoff-Gemischbauweise, Fahrgestell aus Metall, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, gefederte Achsen, Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1- oder Klauenkupplung, durchbrochene Wagenkastenstützen, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile, Nachbildung der kompletten Bremsanlage und des Wagenkastens innen, profilierter Hauptrahmen, Bremserhaus inklusive Sitzbank, beidseitig profilierte Buckelbleche, Mindestradius 1020 mm, LÜP 22,8 cm, Gewicht ca. 0,5 kg.

Epoche	Bestell-Nr.		Beschriftungsvariante
	NEM	FS	
K.P.E.V. Ep. I	200208	210208	A, B
DRG Ep. II	200209	210209	A, B
DB Ep. IIIa	200210	210210	A, B, C
DB Ep. IIIb	200211	210211	A, B (Schlackewagen)
DB Ep. IV	200212	210212	A,B (Wagen für Abfälle)

Bei Bestellung von mehreren Wagen bitte Bestellnummer und Beschriftungsvariante angeben. Die Buchstaben A, B, C, etc. stehen für unterschiedliche Wagennummern und Anschriften.





Ein BTms33 noch mit Holzbordwänden und Biercontainern - eine Bereicherung in Form und Farbe im sonst eher „eintönigen“ Güterwagenalltag. Bild: Konstruktion KM1

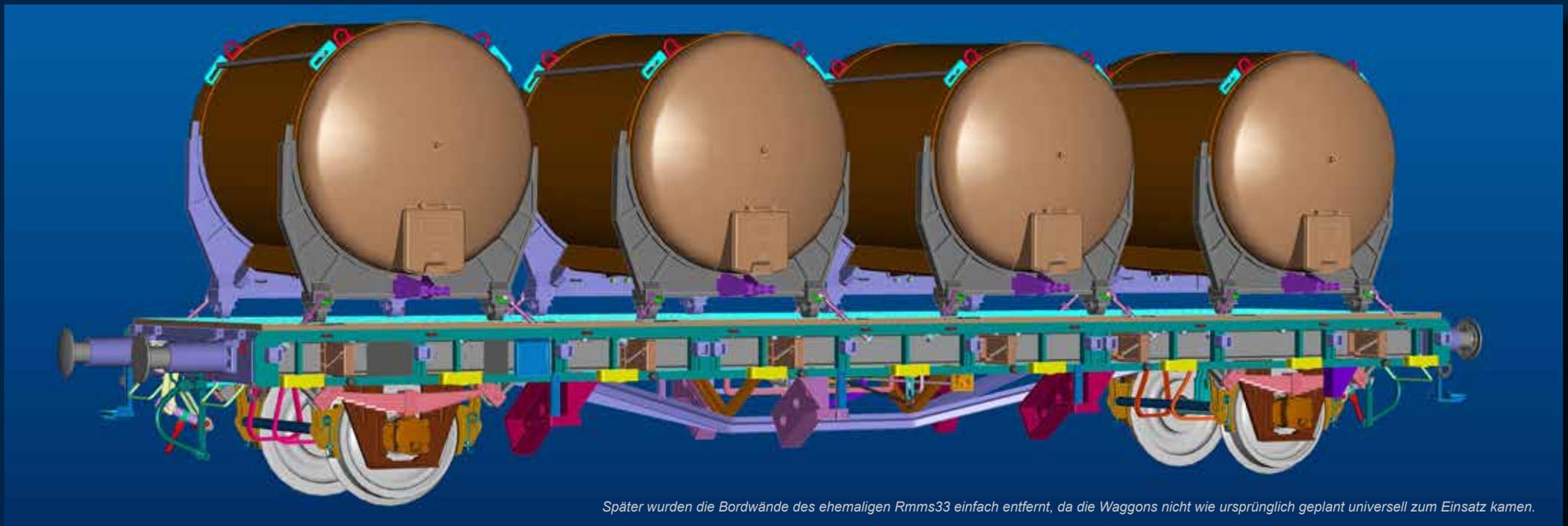
Epoche	Version	Bestell-Nr.		Variante
		NEM	FS	
DB Ep.IIIa	BTms 33, abgebordete Stahlbordwand ohne Bremserbühne	203321	213321	A, B, C
DB Ep.IIIa	BTms 33, abgebordete Stahlbordwand mit Bremserbühne	203322	213322	A, B, C
DB Ep.IIIb	BTms 33, abgebordete Stahlbordwand ohne Bremserbühne	203323	213323	A, B, C
DB Ep.IIIb	BTms 33, abgebordete Stahlbordwand mit Bremserbühne	203324	213324	A, B, C
DB Ep.IIIb	BTms 33, ohne Bordwände ohne Bremserbühne	203325	213325	A, B, C
DB Ep.IIIb	BTms 33, ohne Bordwände mit Bremserbühne	203326	213326	A, B, C
DB Ep.IV	Lbs 583, ohne Bordwände ohne Bremserbühne	203327	213327	A, B, C
DB Ep.IV	Lbs 583, ohne Bordwände mit Bremserbühne	203328	213328	A, B, C
Behältertyp	Beschreibung			
Bierbehälter	Dortmunder Union	203331	203331	alle
Bierbehälter	Kulmbacher Aktienbier	203332	203332	alle
Bierbehälter	Dinkelacker	203333	203333	alle
Bierbehälter	neutral, silber	203334	203334	alle

Bei Bestellung von mehreren Wagen bitte Bestellnummer, Containertyp und Beschriftungsvariante angeben.

Mitte der 1950er Jahre ließ die DB viele Wagen der Gattung Rmms 33 zu Behältertragwagen umbauen. Zu Beginn waren diese so konzipiert, dass Sie im Bedarfsfall auch noch als Rungenwagen einsetzbar waren. Hierbei wurden die Bordwände lediglich abgeklappt und unten fixiert. Ein Anschriftenfeld an der dann sichtbaren Innenseite der Bordwand zeichnete diese Ausführung im Besonderen aus. Die späteren Wagen wurden dann komplett ohne Bordwände umgerüstet, alle Waggons wurden unter der Bezeichnung BTms 33 geführt.

Auf dem Bretterboden der Ladefläche wurden Montageschienen fixiert, die die Behälter aufnahmen. In diesem Zustand kamen die BTms 33 durch ganz Deutschland und das europäische Ausland. Besonders reizvoll sind die Bierbehälter, die teilweise von Privatbrauereien farblich ansprechend lackiert waren und teilweise gemischt oder sortenrein auf den Behältertragwagen zum Transport verstaut waren. Den „Werbeeffekt“ dieser bunten Behälter auf DB Waggons kann man sicher nicht von der Hand weisen. So ergaben sich sehr schöne, teilweise bunt gemischte Ganzzüge, oder auch einzelne Waggons in gemischten Güterzügen. Die Wagen waren bis in die 70er Jahre im täglichen Einsatz bei der DB und trugen selbstverständlich auch alle anderen Typen von Behältern, unter anderem auch „Von Haus zu Haus“ Container. KM1 wird das Sortiment an Behältern und Bedruckungen auch künftig weiter ausbauen, sodass sie ihren gewünschten Zug individuell zusammenstellen können.

MODELL: Modell der Classic Edition in Kunststoff-Gemischtbauweise, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Behälter können einfach montiert werden, Mindestradius 1020 mm, LüP 37,5 / 37,8 cm, Gewicht ca. 0,8 kg.

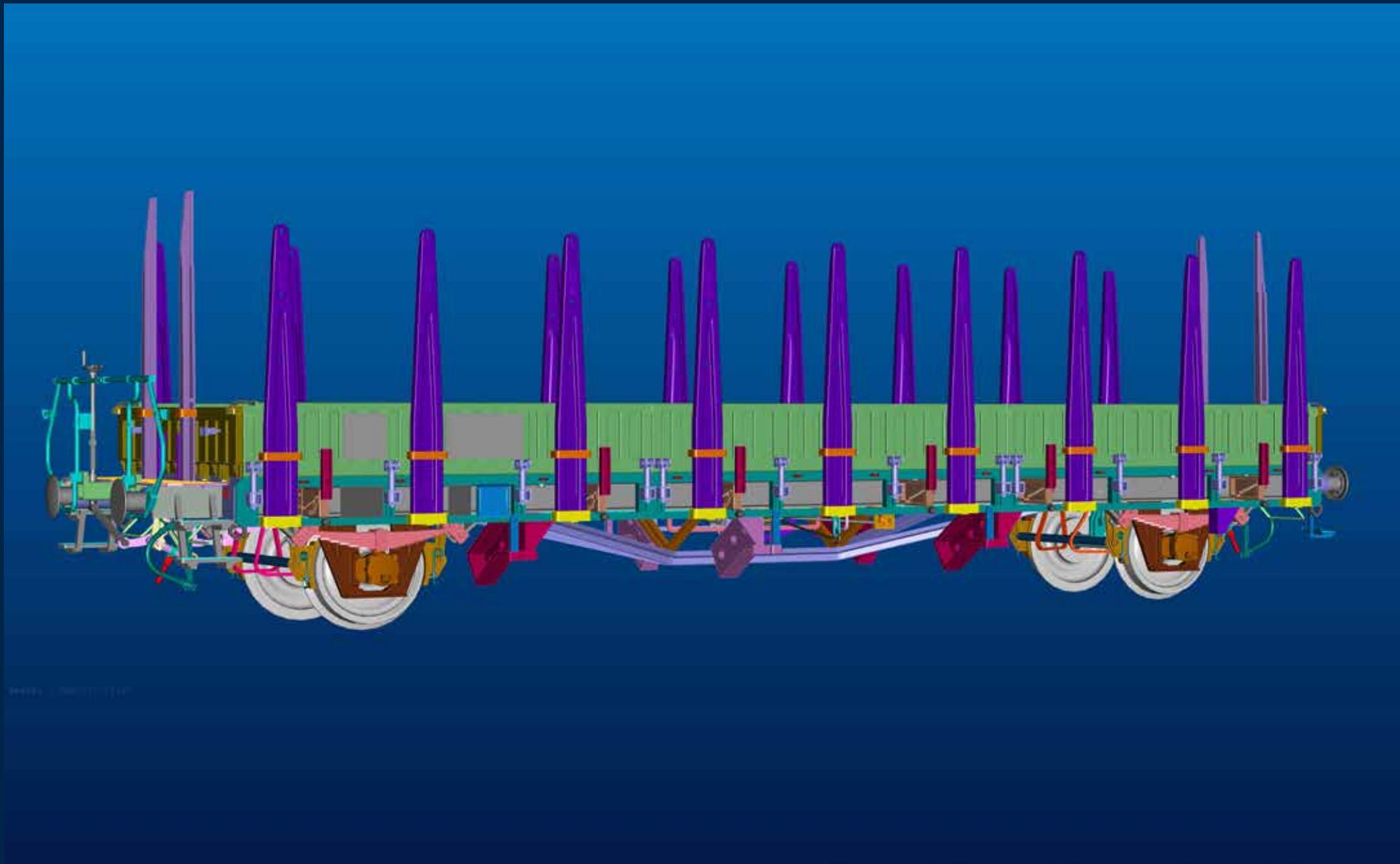


Später wurden die Bordwände des ehemaligen Rmms33 einfach entfernt, da die Waggons nicht wie ursprünglich geplant universell zum Einsatz kamen.

RMMS 33 „ULM“

CLASSIC EDITION

Einer der vielseitigsten Rungenwagen der DB



Epoche	Version	Variante	Bestell-Nr.	
			NEM	FS
DRG Ep. II	Rmms 33 mit Holzbordwand, Holzrungen, o. Bremserbühne	A, B, C	203341	213341
DRG Ep. II	Rmms 33 mit Holzbordwand, Holzrungen mit Bremserbühne	A, B, C	203342	213342
DB Ep. IIIa	Rmms 33 mit Holzbordwand, Holzrungen o. Bremserbühne	A, B, C, D	203343	213343
DB Ep. IIIa	Rmms 33 mit Holzbordwand, Holzrungen mit Bremserbühne	A, B, C, D	203344	213344
DB Ep. IIIb	Rmms 33 mit Stahlbordwand, Stahlrungen o. Bremserbühne	A, B, C, D, E	203345	213345
DB Ep. IIIb	Rmms 33 mit Stahlbordwand, Stahlrungen mit Bremserbühne	A, B, C, D, E	203346	213346
ÖBB Ep. IIIb	Rmms 33 mit Holzbordwand, Holzrungen, o. Bremserbühne	A, B, C,	203347	213347
DB Ep. IIIb	Klm 441 mit Stahlbordwand, Stahlrungen ohne Bremserbühne	A, B, C	203348	213348
DB Ep. IIIb	Klm 441 mit Stahlbordwand, Stahlrungen mit Bremserbühne	A, B, C	203349	213349
DB Ep. IIIb	Rmms 33 mit Stahlbordwand, ohne Rungen mit Bremserbühne	A, B, C	203350	213350
DB Ep. IIIb	Rmms 33 mit Stahlbordwand, ohne Rungen o. Bremserbühne	A, B, C	203351	213351
DB Ep. IV	Klm 441 mit Stahlbordwand, ohne Rungen mit Bremserbühne	A, B, C, D	203352	213352
ÖBB Ep. IV	Rmms 33 mit Holzbordwand, Holzrungen, o. Bremserbühne	A, B, C	203353	213353
DRG Ep. II	Rmms 33 mit Stahlbordwand, Holzrungen	A, B, C	203354	213354
DRG Ep. II	Rmms 33 mit Stahlbordwand, Holzrungen, Bremserbühne	A, B, C	203355	213355
DB Ep. IIIb	Rmms 33 mit Holzbordwand, Stahlrungen	A, B, C, D, E	203358	213358
DB Ep. IV	Bahndienst Rmms 33 mit Stahlbordwand, Farbe ozeanblau	A	203359	213359

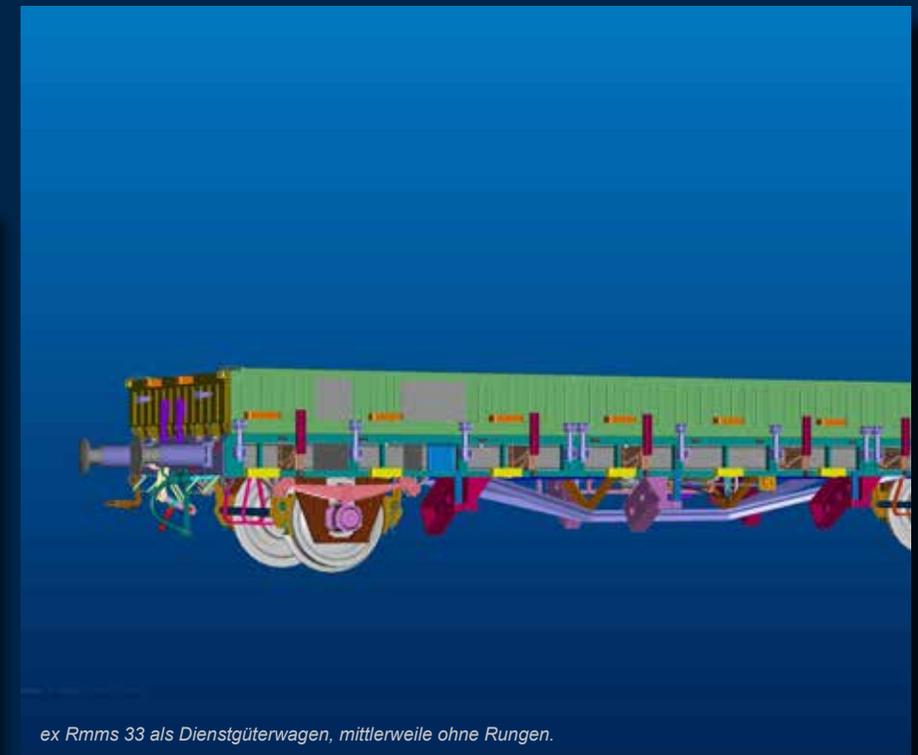
Die Rungenwagen der Bauart Rmms 33 wurden in den Jahren 1942-1945 in einer Stückzahl von 12.647 Exemplaren gebaut. Anfangs als „Stuttgart“ eingereiht, wurden Sie ab 1943 dem Gattungsbezirk „Ulm“ zugewiesen. Die Wagen der sogenannten „Kriegsbauart“ waren leicht gebaut und hatten Stirnseitig umklappbare Bordwände, die eine Überfahrt von einem Wagen zum anderen erlaubten. Zu Beginn hatten die Waggons Holzrungen und Holzbordwände. Sie wurden mit oder ohne Bremserbühne gefertigt, wobei das Bremsgeländer zur Überfahrt auch abgeklappt werden konnte. Nachdem die Holzbordwände jedoch schnell verschlissen, entschloss man sich eine Ausführung mit Stahlbordwänden aus Hohlkammerprofilen und Stahlrungen zu produzieren. Ab den 50er Jahren wurden viele Rmms 33 nur noch ohne Rungen eingesetzt. Sie wurden für vielfältigste Aufgaben mit unterschiedlichsten Ladegütern verwendet. Von Holz- und Fahrzeugtransporten, über verschiedene Industrieprodukte, bis hin zum Strohtransport war auf diesen Waggons so gut wie alles anzutreffen. Gerade das macht die Vielfalt dieser Wagengattung aus und bietet auch dem Modellbahner eine Fülle von Möglichkeiten. Von Ganzzügen bis hin zum Einzelwagen bei der Ladeszene auf einem Industriegleis ist der „Ulm“ immer die richtige Wahl. Zuletzt wurden die Waggons noch in den 90er Jahren als Dienstgüterwagen oder Bahndienstwagen genutzt.

MODELL: Modell der Classic Edition in Kunststoff-Gemischtbauweise, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Rungen können abgenommen werden, Bordwände an Stirnseiten abklappbar. Mindestradius 1020 mm, LüP 37,5 / 37,8 cm, Gewicht ca. 0,7 kg.

Bei Bestellung von mehreren Wagen bitte Bestellnummer und Beschriftungsvariante angeben. Die Buchstaben A, B, C etc. stehen für unterschiedliche Wagennummern.



Holzbordwände und Holzrungen bestimmen das ursprüngliche Erscheinungsbild des Rmms33 „Ulm“



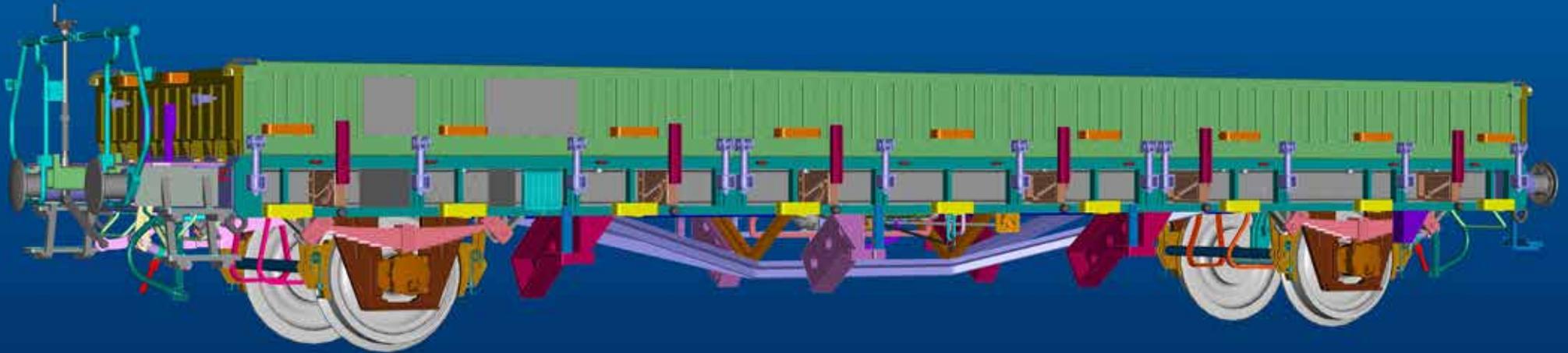
ex Rmms 33 als Dienstgüterwagen, mittlerweile ohne Rungen.

RMMSO 33

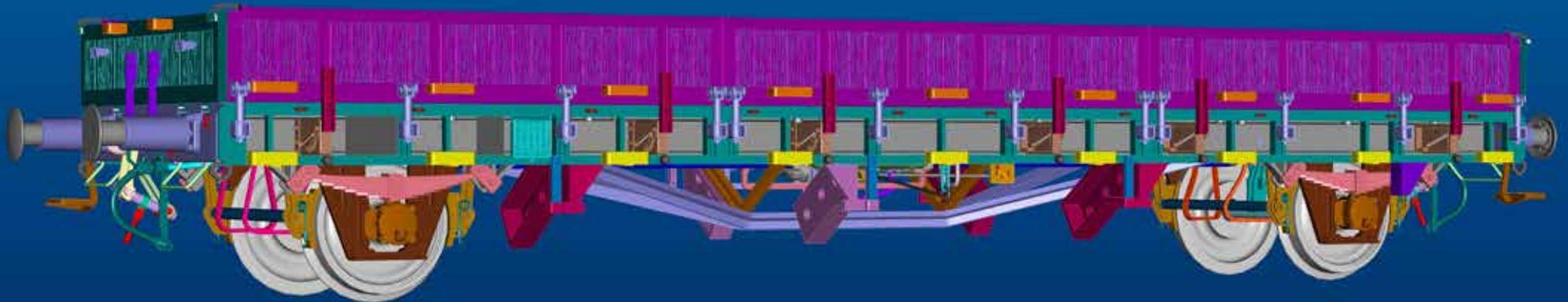
Per Huckepack mit dem LKW auf die Schiene

CLASSIC EDITION

Im November des Jahres 1954 begann die noch junge Bundesbahn mit dem „Huckepack-Verkehr“. Damit sollte schon in frühen Jahren die Verlagerung des Strassenverkehrs auf die Schiene voran getrieben werden. Als Basis dienten die Rungenwagen der Bauart Rmms33, die ohne Rungen, aber mit seitlichem Schriftzug „Huckepack-Verkehr“ in Ganzzügen gefahren wurden. Diese hatten abklappbare Stirnseiten mit Pufferabstützungen, um sie durchgehend befahren und beladen zu können. Bei den Wagen mit Bremserbühne war hierbei auch das Geländer abklappbar. Die Wege zum Empfänger der Ladung waren dadurch sehr kurz. Viele Transportunternehmen nutzen diese Möglichkeit und verbrachten für längere Strecken ihre LKW und Hänger per „Huckepack“ auf die Schiene. So tat dies auch die DB mit ihren Zustellfahrzeugen. Der kombinierte Ladungsverkehr Strasse-Schiene wurde entsprechend von der DB beworben, Mitte der 1960er Jahre führte man dann dieses Konzept weiter zur „Rollenden Landstrasse“. Ideal dazu passend ist als Ladegut unser Büssing 8000S geeignet.



Der Rmms 33 mit Stahlbordwänden, sowie der über den Puffern liegenden Bremserbühne. Die Stirnwände sind bei unserem Modell zu öffnen. So können schöne Ladeszenen dargestellt werden. Bild: Konstruktion KM1



Der Rmms 33 mit Holzbordwänden. Bild: Konstruktion KM1

Epoche	Version	Variante	Bestell-Nr.	
			NEM	FS
DB Ep. IIIa	Rmmso 33 mit Holzbordwand	A, B, C, D	203356	213356
DB Ep. IIIa	Rmmso 33 mit Stahlbordwand und Bremserbühne	A, B, C, D	203357	213357
DB Ep. IIIb	Rmmso 33 mit Holzbordwand	A, B, C, D	203356A	213356A
DB Ep. IIIb	Rmmso 33 mit Stahlbordwand und Bremserbühne	A, B, C, D	203357A	213357A

MODELL:

Modell der Classic Edition in Kunststoff-Gemischtbauweise, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Mindestradius 1020 mm, LÜP 37,5 / 37,8 cm, Gewicht ca. 0,7 kg. Die Bordwände der Stirnseiten sind bei unserem Modell klappbar.

Bei Bestellung von mehreren Wagen bitte Bestellnummer und Beschriftungsvariante angeben. Die Buchstaben A, B, C etc. stehen für unterschiedliche Wagennummern.



Bild: Stefan Carstens



Epoche	Version	Bestell-Nr.		Variante
		NEM	FS	
DB Ep.IIIa	Offs55 ohne Beladung	205501	215501	A, B, C
DB Ep.IIIa	Offs55 mit 8 Stück Opel Rekord P1	205502	215502	A, B, C
DB Ep.IIIb	Offs55 ohne Beladung	205503	215503	A, B, C, D, E
DB Ep.IIIb	Offs55 mit 8 Stück Opel Rekord P1	205504	215504	A, B, C, D, E
DB Ep.IIIb	Offs55 ohne Beladung, mit Heizleitung für Autoreisezüge	205505	215505	A, B, C, D, E
DB Ep.IIIb	Offs55 mit 8 Stück Opel Rekord P1 und Heizleitung für Autoreisezüge	205506	215506	A, B, C, D, E
DB Ep.IV	Laekkm 542 ohne Beladung	205507	215507	A, B, C, D
DB Ep.IV	Laekkmqss 539, ohne Beladung mit Heizleitung für Autoreisezüge	205508	215508	A, B, C, D

Bei Bestellung von mehreren Wagen bitte Bestellnummer und Beschriftungsvariante angeben.

Die Oberdecks sind absenkbar, die Überfahrbleche wie im Original beweglich ausgeführt. Die beladenen Versionen sind mit hochwertigen Opel P1 Modellen ausgestattet. Wenn schon, dann gleich richtig - typisch KM1.



1955 beauftragte die Deutsche Bundesbahn den Bau von 3-achsigen Autotransportwaggons. Diese sollten gegenüber den bisherigen vor allem eine Spitzengeschwindigkeit von 100 km/h laufen können, um sie in Autoreisezügen zum Einsatz bringen zu können. Zudem waren die 2 Ladeebenen so bemessen, dass zumindest auf der oberen Tragmulde auch VW Busse transportiert werden konnten, ohne das Lademaß zu überschreiten. Die in zwei gleiche Hälften geteilten Fahrzeuge hatten eine gemeinsame Mittelachse und waren mit einer Kugelgelenkkupplung verbunden. Die obere Ladeebene konnte abgesenkt werden, um sie von den Laderampen aus mit Fahrzeugen befahren zu können. Später erhielten die Offs 55 eine seitliche Blechverkleidung, die nicht ganz halb hoch an der unteren Ladeebene durchgehend angebracht war.

MODELL: Modell der Premium Edition in Messingbauweise, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1- oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, komplette Nachbildung der Bremsanlage, kugelgelagerte und gefederte Achsen, Kurzkupplungskinematik zwischen den Wagenhälften, Mindestradius 1020 mm, LÜP 71,2 cm, Gewicht ca. 2 kg.

SCHMALSPURWAGEN

PREMIUM EDITION

KBi 94, KBi 11 und KDPosti 94 - passend zur Tssd und Vlk

Die zweiachsigen Personen- und Packwagen waren mit ihrem kurzen Radstand ideal für die kurvenreichen Schmalspurstrecken. Die Personenwagen waren aus Holz aufgebaut mit einer Außenhülle aus Blech. Sie waren von Epoche I bis IV im Einsatz. Die kombinierten Post/Packwagen fuhren praktisch in jedem Zug mit, waren diese doch die einzigen Wagen mit WC. Ab der Epoche IV fanden sich in den Zügen keine Personenwagen mehr. Diese Wagen sind eine wunderbare Kombination zu unserer württembergischen Tssd und zur Vlk.

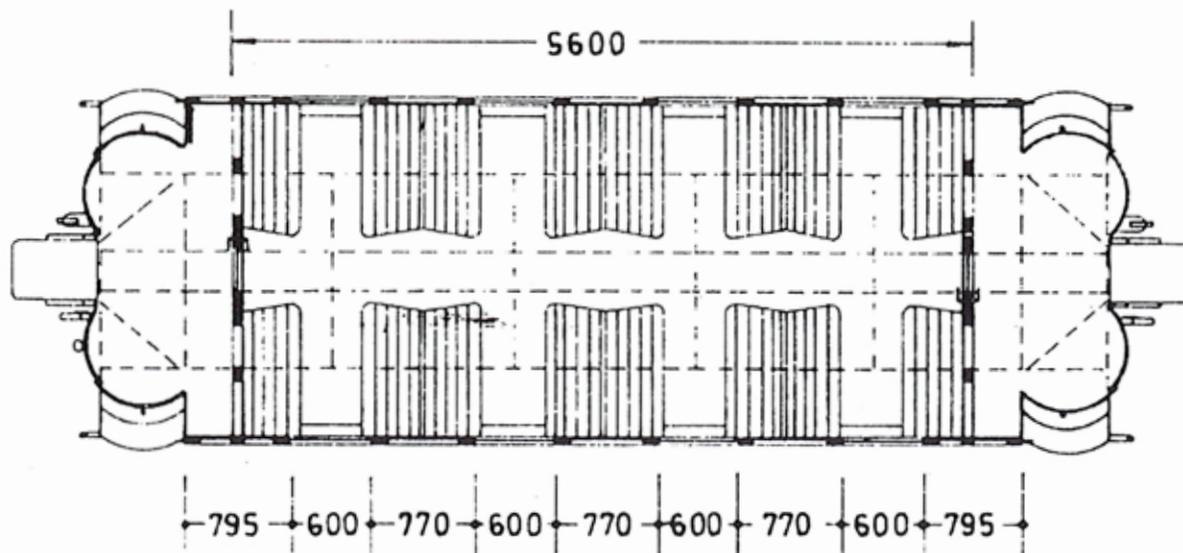
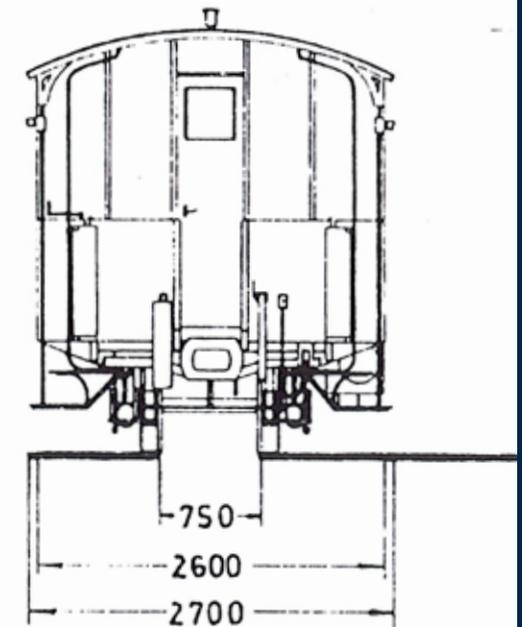
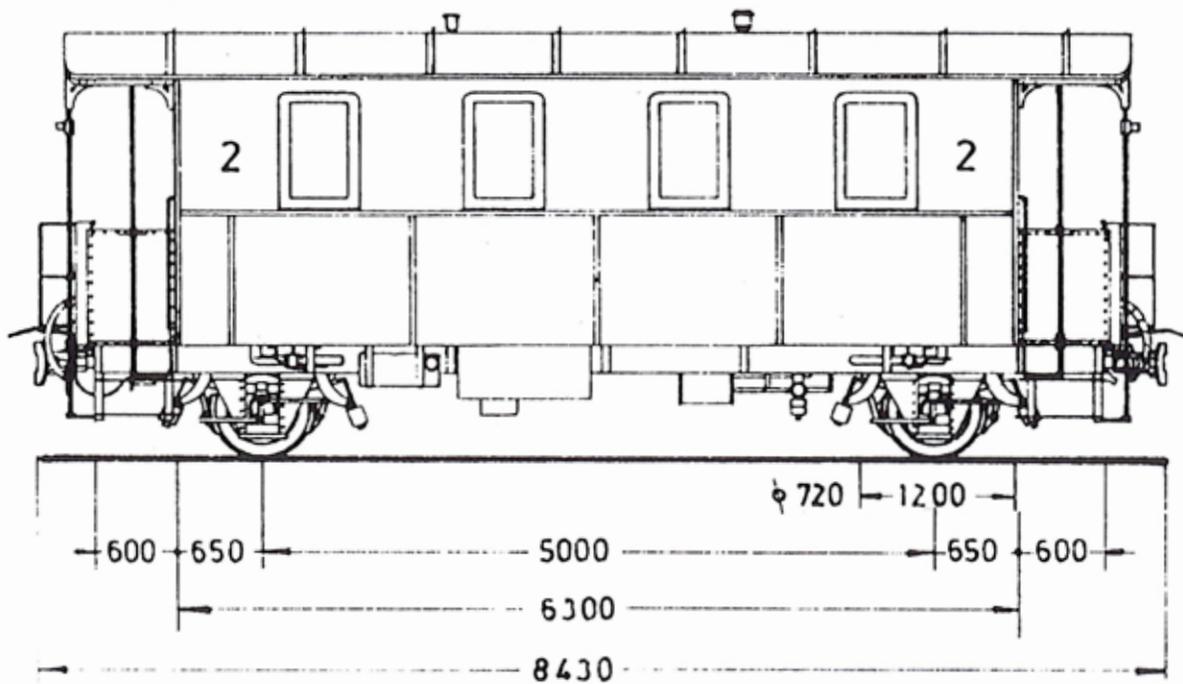
MODELL: Handgefertigtes Präzisionsmodell, detaillierte Inneneinrichtung, komplett detaillierte Bremsanlage und Wagenunterboden, vorbildgerechte Beschriftung, digitale Innenbeleuchtung mit Decoder und Energiespeicher für einen flackerfreien Lauf, Schraubkupplungen gegen Klauenkupplungen tauschbar, Federpuffer, bewegliche Trittleche an Bühnen. Packwagen: bewegliche Rolltüren, beidseitig profilierte Räder. LÜP: ca. 26,3 cm, Gewicht ca. 0,6 kg, Mindestradius 81,5 cm.





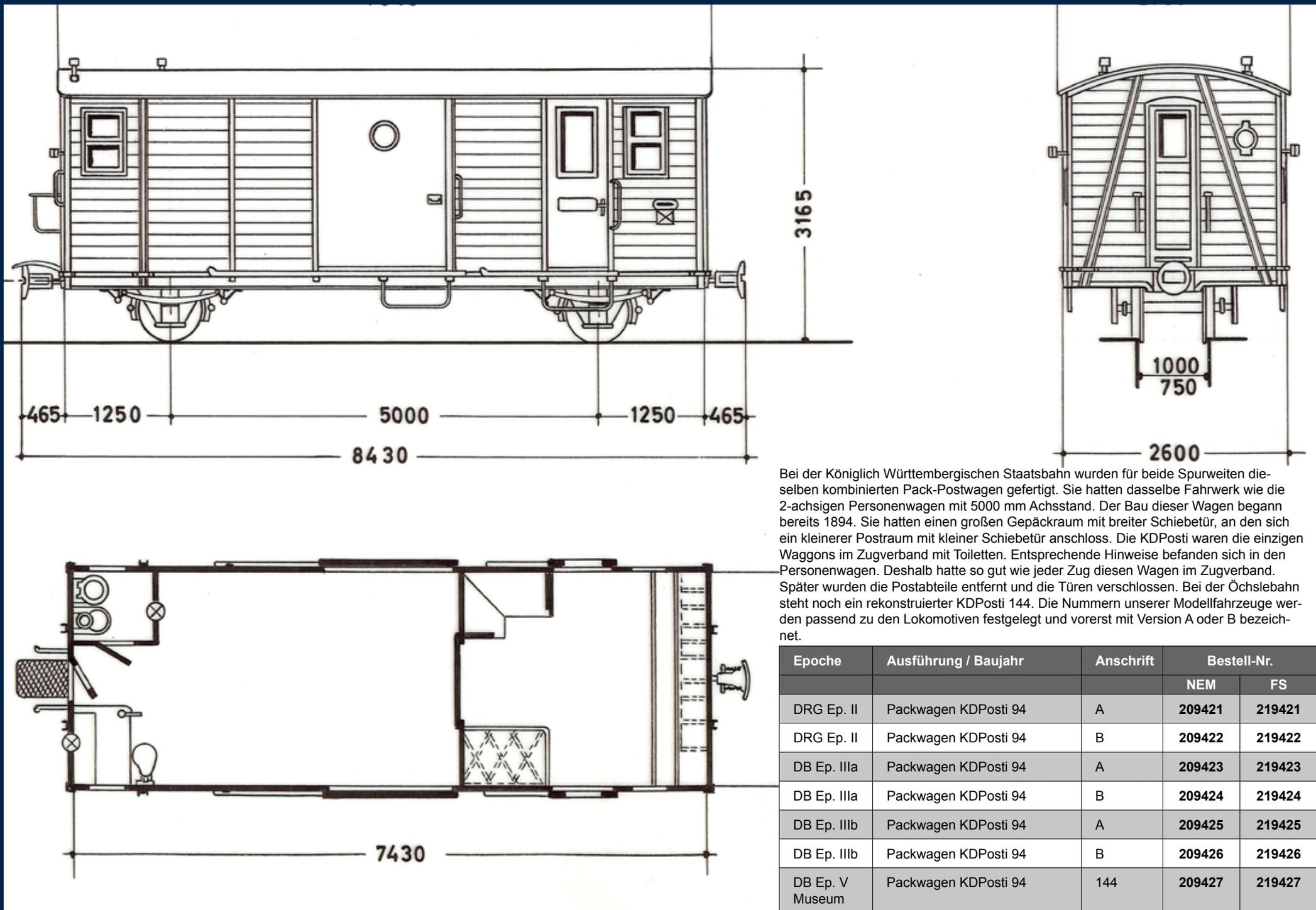
Als die Schmalspurbahn von Biberach nach Ochsenhausen in Baden-Württemberg eröffnet wurde, wurde die Beschaffung neuer Schmalspur-Personenwagen notwendig. Bisher hatte man eine lange Bauart mit 5 Fenstern in Betrieb. Für eine bessere Kurvengängigkeit entschloss man sich jedoch für die neuen zweiachsigen Fahrwerke mit 5 Meter Achsstand, wie sie bereits 1891 für die Meterspurbahn Altensteig Nagold beschafft wurden. Der Aufbau der 1894 gebauten Wagen war aus Holz mit Blechverkleidung und hatte 4 Doppelfenster sowie Durchgangstüren an jedem Wageneende. Sie hatten eine LüP von 8430 mm und eine Spurweite von 750 mm. Insgesamt wurden 22 Stück gefertigt, sie hatten die Wagennummern 101 - 112 und 163 - 172. Der Wagen mit der Ordnungsnummer 166 wurde bei der Öchsle Museumsbahn wieder wunderschön restauriert. Die Nummern unserer Modellfahrzeuge werden passend zu den Lokomotiven festgelegt und vorerst mit Version A oder B bezeichnet.

Epoche	Ausführung / Baujahr	Nummer	Bestell-Nr.	
			NEM	FS
DRG Ep. II	KBi 94, 4 Doppelfenster	A	209401	219401
DRG Ep. II	KBi 94, 4 Doppelfenster	B	209402	219402
DB Ep. IIIa	KBi 94, 4 Doppelfenster	A	209403	219403
DB Ep. IIIa	KBi 94, 4 Doppelfenster	B	209404	219404
DB Ep. IIIb	KBi 94, 4 Doppelfenster	A	209405	219405
DB Ep. IIIb	KBi 94, 4 Doppelfenster	B	209406	219406
Museum	KBi 94, 4 Doppelfenster	166	209407	219407



Im Jahre 1911 sollten wieder neue Personenwagen für die 750 mm Schmalspurbahnen in Württemberg beschafft werden. Man orientierte sich grundsätzlich an der Bauart 1894, wich jedoch bei den Fenstern davon ab: Statt 4 Doppelfenster wurden nun 4 einfache Glasscheiben verbaut. Der Sonstige Aufbau im Fahrwerk, Rahmen und Wagenkasten blieb gleich, auch die Durchgangstüren am Wagenende. Ebenso wie die bisherige Bauart hatten sie Mittelpufferkupplung und Übergänge zum nächsten Wagen, daher auch der Begriff Durchgangswagen. Der KBi 739 blieb erhalten und kam bei der Jagsttalbahn zum Einsatz. Insgesamt wurden 38 Waggons mit je 32 Sitz- und 12 Stehplätzen gebaut. Die Nummern unserer Modellfahrzeuge werden passend zu den Lokomotiven festgelegt und vorerst mit Version A oder B bezeichnet.

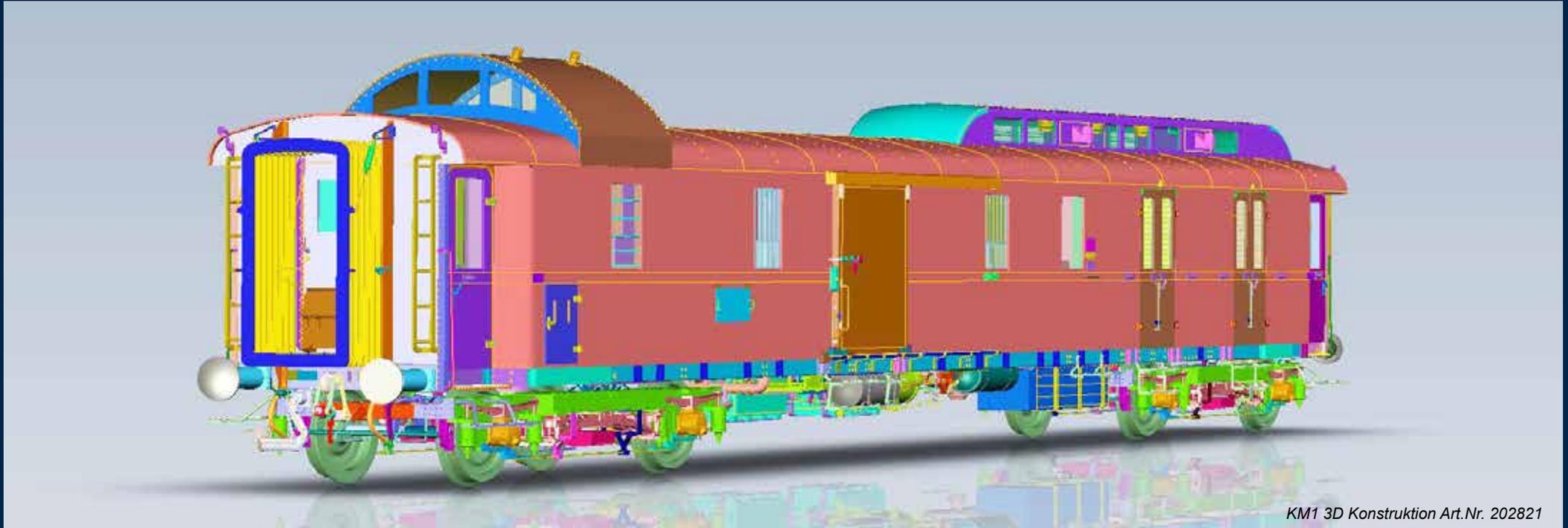
Epoche	Ausführung / Baujahr	Nummer	Bestell-Nr.	
			NEM	FS
DRG Ep. II	KBi 11, 4 einfache Fenster	A	209411	219411
DRG Ep. II	KBi 11, 4 einfache Fenster	B	209412	219412
DB Ep. IIIa	KBi 11, 4 einfache Fenster	A	209413	219413
DB Ep. IIIa	KBi 11, 4 einfache Fenster	B	209414	219414
DB Ep. IIIb	KBi 11, 4 einfache Fenster	A	209415	219415
DB Ep. IIIb	KBi 11, 4 einfache Fenster	B	209416	219416
Museum	KBi 11, 4 einfache Fenster	A	209417	219417



PwPost4Ü-28

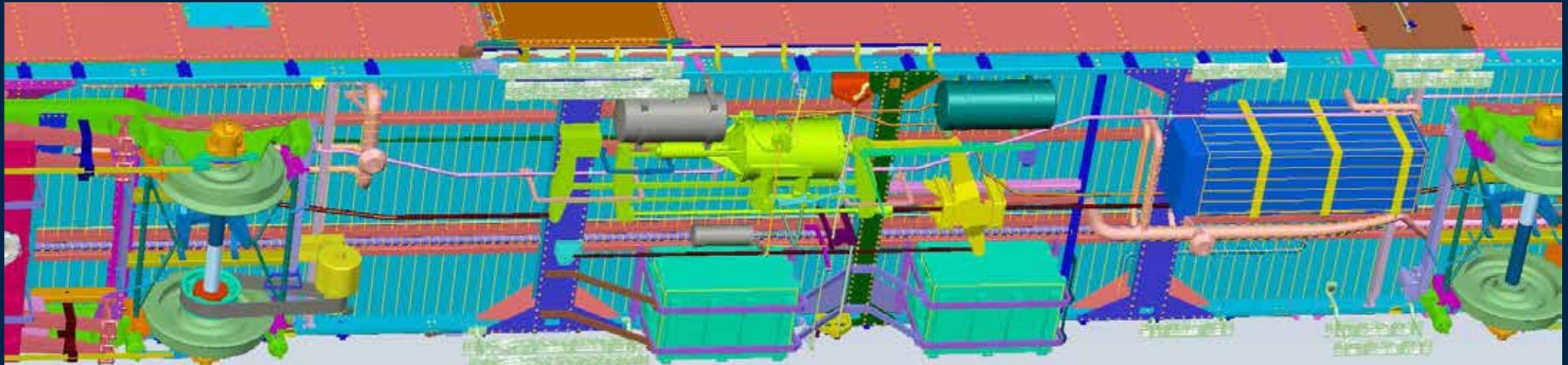
PREMIUM EDITION

Die Fahrzeugbauprogramme der Jahre 1928 und 1929 sahen die Beschaffung von 20 4-achsigen Einheits-Post- und Gepäckwagen vor. Gebaut wurden diese Wagen in 2 Serien zu je 10 Stück in Ganzstahlbauart. Sie hatten eine Länge über Puffer von 22,47 m. Im Inneren waren Post und Gepäck der Bahn komplett voneinander getrennt. Beiden stand pro Wagen eine Ladefläche von 18m² zur Verfügung. Dieser kombinierte Pack-Post-wagen ist die ideale Ergänzung für unsere D36 Schnellzugwagen, sowie für nahezu alle 4-achsigen Reisezugwagen von Epoche II - IV.



KM1 3D Konstruktion Art.Nr. 202821

Erst wenn Details, die auch nicht gleich sichtbar sind angebracht wurden, sprechen wir von einem KM1 Modell der Premium Edition.



Epoche	Ausführung	Bestell-Nr.	
		NEM	FS
DRG Ep. IIb	PwPost4ü-28, mit Sichelkanzel und Oberlicht, grün	202821	212821
DB Ep. IIIa	PwPost4ü-28, mit Sichelkanzel und Oberlicht, grün	202822	212822
DB Ep. IIIb	PwPost4ü-28, mit Sichelkanzel und Oberlicht, grün	202823	212823
DB Ep. IIIb	PwPost4üe-28, ohne Sichelkanzel, mit Oberlicht, grün	202824	212824
DB Ep. IV	DPostüe, ohne Sichelkanzel, mit Oberlicht, grün	202825	212825

MODELL:

Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing mit original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1- oder Klauenkupplungen. Federpuffer, kinematische Kurzkupplung, kugelgelagerte und gefederte Achsen, detaillierte Inneneinrichtung, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens, Innenbeleuchtung inklusive Funktionsdecoder, bewegliche Schiebetüren, bewegliche und verschließbare Faltenbälge, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder. LÜP ca. 70 cm, Gewicht ca. 2 kg, Mindestradius 1020 mm.

Dieser Wagen passt ideal zu allen 4-achsigen Reisezugwagen, insbesondere zu unseren D 28 Schnellzugwagen, auch in Kombination mit unserem WRwü-28 Speisewagen

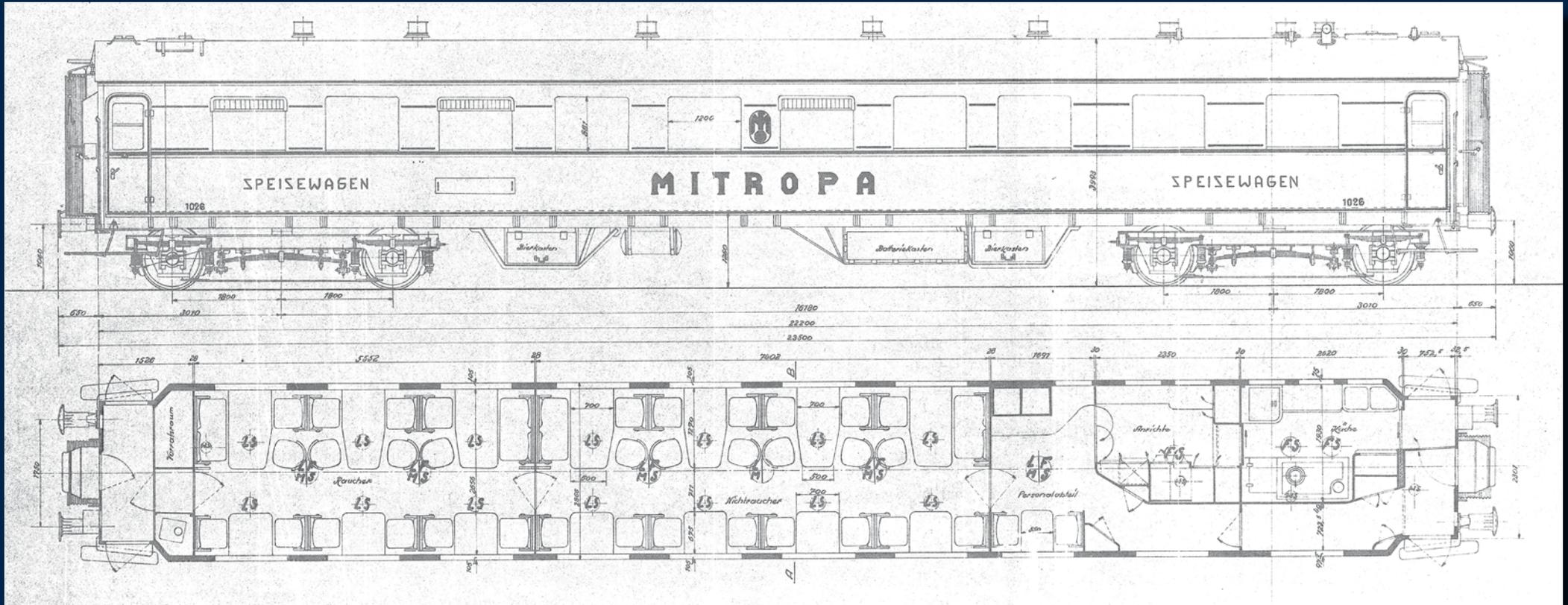


Bild: EK-Verlag



Bild: J. Claus

Typ	Epoche	Ausführung / Farbe Aufbau	Dachtritte	Trittstufen	Puffer	Achslager	Bestell-Nr.		Beschriftung
							NEM	FS	Variante
WR4ü-28	DRG Ep. II	Mitropa / RAL 3005	Ja	Holztritte	DRG rund	DRG Gleitlager	202831	212831	A, B
WR4üe-28	DB Ep. IIIa	DSG / RAL 3005	Ja	Holztritte	DRG rund	DRG Gleitlager	202832	212832	A, B
WR4üe-28	DB Ep. IIIb	DSG / RAL 3003	Nein	Trittroste	DB eckig	Rollenlager	202833	212833	A, B
WRü[e] 151	DB Ep. IV	München Hbf / RAL 3002	Nein	Trittroste	DB eckig	Rollenlager	202834	212834	A, B



Für das damals neue Fernschnellzug-Netz der Deutschen Reichsbahn ließ die MITROPA bei den Linke-Hofmann-Werken in Breslau, den Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken (Westwaggon) in Köln-Deutz, bei der Waggon- und Maschinenbau AG (WUMAG) in Görlitz und bei Wegmann in Kassel von 1928 bis 1930 insgesamt 75 genietete Speisewagen WR4üe-28 bauen. 1934/35 folgten zwölf Wagen in gleichen Abmessungen, nun jedoch in geschweißter Bauweise. Die Wagen der ersten Lieferserie liefen auf Drehgestellen der Bauart Görlitz II schwer; die Kücheneinrichtung wurde in Anlehnung an die damals neuen Rheingold-Speisewagen konzipiert. In den ersten Nachkriegsjahren wurden die Wagen in Westdeutschland ausschließlich von den Besatzungsmächten in Militärzügen eingesetzt. Erst 1949 übergaben diese die 28 noch vorhandenen Wagen an die neu gegründete Deutschen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG), die sie in hochwertigen Reisezügen der DB, auch in dem 1951 neu geschaffenen F-Zug-Netz – einsetzte. Bis 1967 bildeten sie zusammen mit geschweißten Speisewagenbauarten der ehemaligen MITROPA das Rückgrat der Speisewagenflotte der DSG. Fast alle erlebten noch die Umzeichnung auf die UIC-Bezeichnung WRü[e] 151 und UIC-Nummern und wurden zwischen 1968 und 1973 ausgemustert.

MODELL: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing mit original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhaken-Kupplungen oder Klauenkupplungen. Federpuffer, kinematische Kurzkupplung mit Kulissenführung für vorbildgerecht enggekuppelten Betrieb, kugelgelagerte und gefederte Achsen, detaillierte Inneneinrichtung, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens und der Bremsanlage, schaltbare Innenbeleuchtung inklusive Funktionsdecoder mit Strompuffer für flackerfreien Betrieb, zu öffnende Türen, bewegliche und kuppelbare Faltenbälge (auf Radien größer 2300 mm), vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder. LüP ca. 73,4 cm, Gewicht ca. 3 kg, Mindestradius 1020 mm. **Dieser Wagen passt als Ergänzung ideal zu allen 4-achsigen Reisezugwagen, insbesondere zu unseren D 36 und D 28 Schnellzugwagen.**



Bild: F. Wilke, © S. Carstens

Bereits 1926 beschaffte die Deutsche Reichsbahn die ersten Schnellzugwagen in Ganzstahlbauart. Diese Wagen fanden jedoch keine weite Verbreitung. In Zusammenarbeit zwischen dem Reichsbahn-Zentralamt und den Linke-Hofmann-Werken in Breslau (LHW) entstanden aus ihnen die genieteten Ganzstahlwagen der Bauart 1928, die sich äußerlich insbesondere in der Form der Einstiegsräume mit zurückversetzten Türen – anstelle von schräg zulaufenden Enden – von den Vorgängern unterschieden. Anfangs umfasste das Fahrzeugprogramm zwei Bauarten: AB4ü-28 und C4ü-28, bereits ein Jahr später kamen die nach den gleichen Grundsätzen gebauten ABC4ü-29 hinzu. Von allen drei Bauarten zusammen beschaffte die Deutsche Reichsbahn zwischen 1928 und 1930 annähernd 700 Wagen, davon allein 320 C4ü. An den Lieferungen beteiligten sich neben LHW auch Credé sowie Wegmann in Kassel, an den ABC4ü darüber hinaus die Waggonfabrik Wismar und MAN in Nürnberg. Ein Großteil der Wagen kam nach 1949 zur DB, die anfangs knapp 40 AB-Wagen für das 1951 eingerichtete blaue F-Zug-Netz herrichtete. Mit der Klassenreform 1956 wurden die ehemaligen AB4ü-28 zu A4ü, die C4ü-28 zu B4ü und die ehemals dreiklassigen ABC4ü-29 zu nun zweiklassigen AB4ü. Bereits in den 60er-Jahren begann man damit auch ehemalige 1.Klasse-Wagen abzustufen, da sie den gestiegenen Komfortansprüchen nicht mehr gerecht wurden und inzwischen genügend Schnellzugwagen der Nachkriegsbauarten zur Verfügung standen. Dennoch erlebten alle Typen, noch die Umzeichnung in die UIC-Bauart-Bezeichnung und waren vereinzelt sogar bis in die 80er-Jahre im Einsatz.



MODELL:

Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing mit original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhaken-Kupplungen oder Klauenkupplungen. Federpuffer, kinematische Kurzkupplung mit Kulissenführung für vorbildgerecht enggekuppelten Betrieb, kugelgelagerte und gefederte Achsen, detaillierte Inneneinrichtung, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens und der Bremsanlage, schaltbare Innenbeleuchtung inklusive Funktionsdecoder mit Strompuffer für flackerfreien Betrieb, zu öffnende Türen, bewegliche und kuppelbare Faltenbälge (auf Radien größer 2300 mm), vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder. LÜP ca. 67,8 cm, Gewicht ca. 3 kg, Mindestradius 1020 mm. **Diese Wagen passen ideal zu unserem Speisewagen WR4ü-28 und unserem Pack-Postwagen PwPost4ü-28 und bilden so einen kompletten Zug!**

Typ	Epoche	Ausführung / Farbe Aufbau / Dach	Dachtritte	Trittstufen	Puffer	Achslager	Bestell-Nr.	
							NEM	FS
ABC4ü-29	DRG Ep. II	1./2./3. Klasse / RAL 6008 / 9007	Ja	Holztritte	DRG rund	DRG Gleitlager	202841	212841
C4ü-28	DRG Ep. II	3. Klasse / RAL 6008 / 9007	Ja	Holztritte	DRG rund	DRG Gleitlager	202842	212842
C4ü-28	DRG Ep. II	3. Klasse / RAL 6008 / 9007 (andere Wagennummer)	Ja	Holztritte	DRG rund	DRG Gleitlager	202843	212843
ABC4ü-29	DB Ep. IIIa	1./2./3. Klasse / RAL 6007 / 9007	Ja	Holztritte	DRG rund	DRG Gleitlager	202844	212844
C4ü-28	DB Ep. IIIa	3. Klasse / RAL 6007 / 9007	Ja	Holztritte	DRG rund	DRG Gleitlager	202845	212845
C4ü-28	DB Ep. IIIa	3. Klasse / RAL 6008 / 9007 (andere Wagennummer)	Ja	Holztritte	DRG rund	DRG Gleitlager	202846	212846
AB4üwe-29	DB Ep. IIIb	1./2. Klasse / RAL 6020 / 9007	Nein	Gitterrost	DB eckig	Rollenlager	202847	212847
B4ü-28	DB Ep. IIIb	2. Klasse / RAL 6020 / 9007	Nein	Gitterrost	DB eckig	Rollenlager	202848	212848
B4ü-28	DB Ep. IIIb	2. Klasse / RAL 6020 / 9007 (andere Wagennummer)	Nein	Gitterrost	DB eckig	Rollenlager	202849	212849
ABüe 321	DB Ep. IV	1./2. Klasse / RAL 6020 / 7022	Nein	Gitterrost	DB eckig	Rollenlager	202850	212850
B4ü 354	DB Ep. IV	2. Klasse / RAL 6020 / 7022	Nein	Gitterrost	DB eckig	Rollenlager	202851	212851
B4ü 354	DB Ep. IV	2. Klasse / RAL 6020 / 7022 (andere Wagennummer)	Nein	Gitterrost	DB eckig	Rollenlager	202852	212852

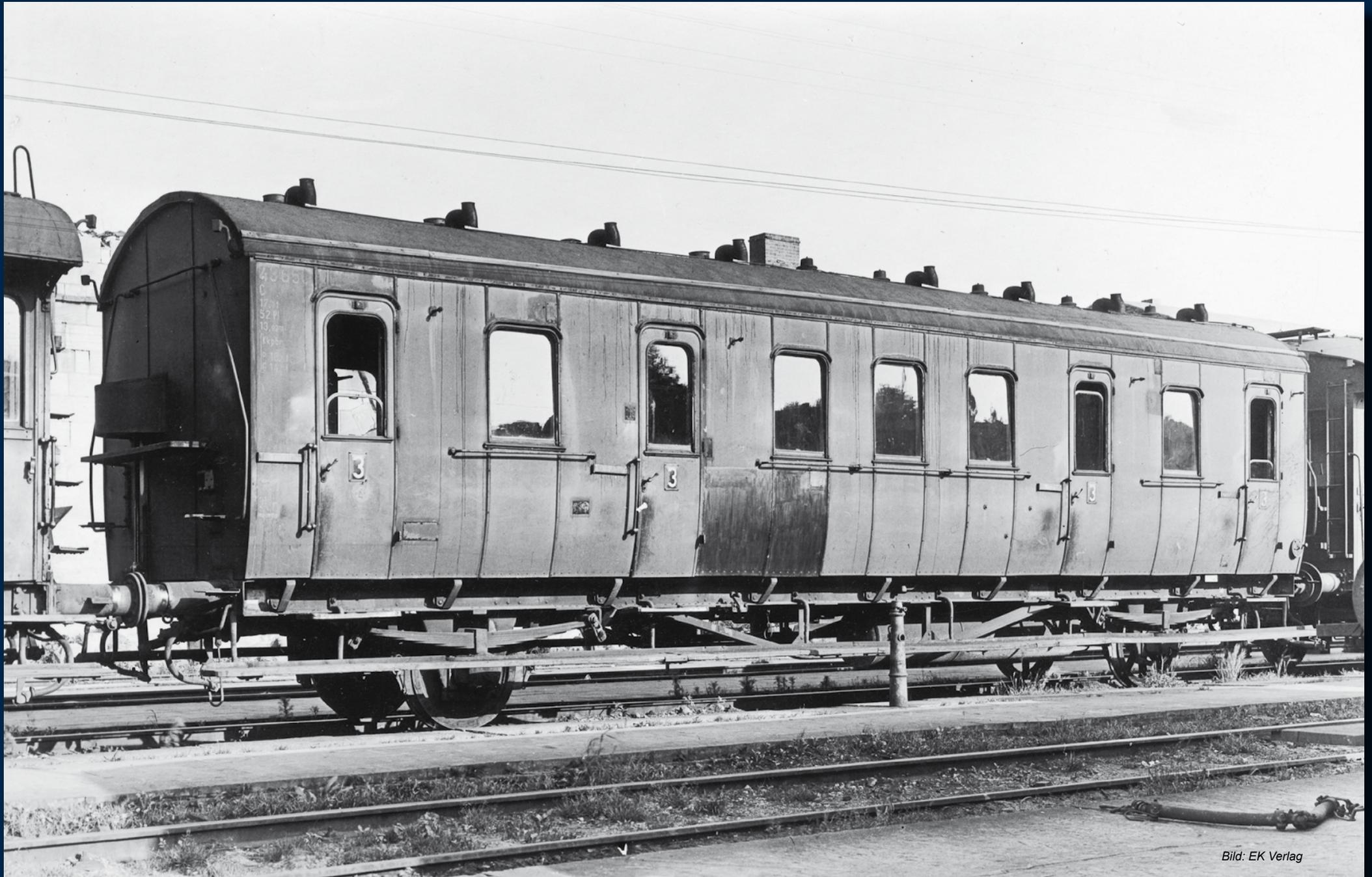


Bild: EK Verlag

Typ	Epoche	Klasse	Wagenkasten	Beschriftung	Bestellnummer	
					NEM	FS
BC-21	DRG Ep. II	2./3.	RAL 6007	A, B	202101	212101
D-21	DRG Ep. II	3./3.	RAL 6007	A, B, C	202102	212102
BC-21	DB Ep. IIIa	2./3.	RAL 6007	A, B	202103	212103
D-21	DB Ep. IIIa	3./3.	RAL 6007	A, B, C	202104	212104
BC-21	DB Ep. IIIb	1./2.	RAL 6007	A, B	202105	212105
D-21	DB Ep. IIIb	2./2.	RAL 6007	A, B, C	202106	212106

Als 1920 die Reichsbahn gegründet wurde, übernahm sie einen sehr vielfältigen Wagenpark der verschiedenen Länderbahnverwaltungen. Um die Kosten für Instandhaltungsmaßnahmen in Grenzen zu halten, legte der neu gegründete Einheits-Ausschuss auch Vorgaben für Neubaufahrzeuge fest. Einheitliche Untergestelle sollten die Ersatzteilhaltung vereinfachen, zudem waren stählerne Wagenkästen vorgesehen. Das Konzept der Abteilwagen hatte sich über viele Jahrzehnte bei verschiedenen Länderbahnverwaltungen bewährt. Die zahlreichen Türen sorgten für einen schnellen Fahrgastfluß, die einzelnen Abteile waren bei den Fahrgästen sehr beliebt. Deshalb hielt auch die Reichsbahn zunächst an diesem Wagenkonzept fest. Die ersten Einheits-Abteilwagen wurden 1921 gebaut. Während die Fahrgestelle bereits nach Einheitsvorgaben gefertigt wurden, waren die Wagenkästen noch in der herkömmlichen Holzbauart konstruiert. Bereits während der Serienfertigung wurde auf komplette Stahlbauart umgestellt. Diese Wagen wurden unter der Gattung 1921b eingeordnet. Wie bei früheren Abteilwagen, liefen längs des Wagenkastens durchgehende Trittbretter, die Stirnseiten hatten Trittstufen und Handgriffe um die Signalstützen erreichen zu können. Die Einheits-Abteilwagen wurden in unterschiedlichen Klassen in Dienst gestellt und erst in den 1960er Jahren bei der DB aus dem aktiven Personenzugdienst genommen. Einige Wagen wurden noch als Bahndienst und Bauzugwagen umgebaut. Vom D-21 wurden 927 Exemplare gebaut und in Dienst gestellt.

MODELL:

Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing mit original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhaken-Kupplungen oder Klauenkupplungen. Federpuffer, kinematische Kurzkupplung mit Kulissenführung für vorbildgerecht enggekuppelten Betrieb, kugelgelagerte und gefederte Achsen, detaillierte Inneneinrichtung, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens und der Bremsanlage, schaltbare Innenbeleuchtung inklusive Funktionsdecoder mit Strompuffer für flackerfreien Betrieb, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder. Lüp ca. 43,5 cm, Gewicht ca. 2 kg, Mindestradius 1020 mm.

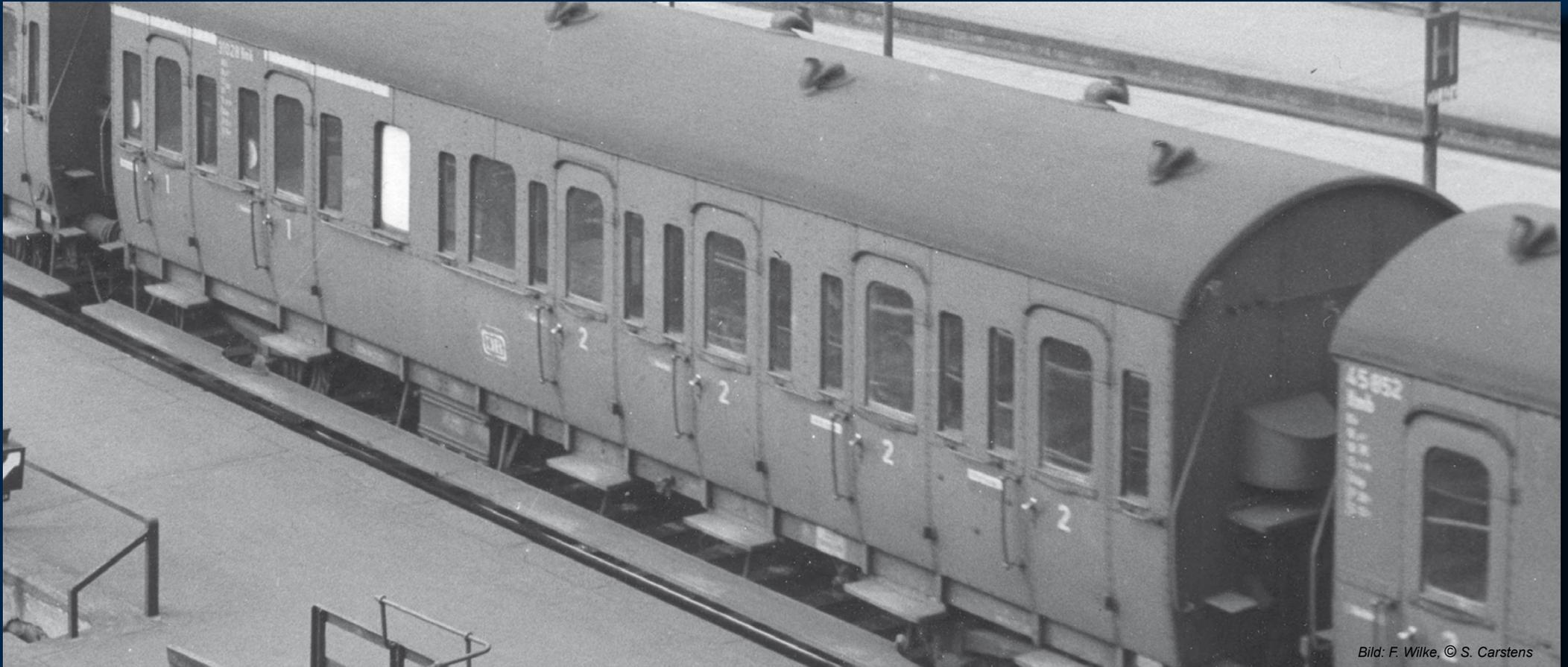


Bild: F. Wilke, © S. Carstens



Bild: F. Wilke, © S. Carstens

Seit 1923 fertigte die Deutsche Reichsbahn Einheits-Gepäckwagen als Ersatz für veraltete Länderbahnfahrzeuge. Dabei wurden die Einheits-Baugrundsätze eingehalten, um Lagerhaltungs- und Instandhaltungskosten zu optimieren. Im Jahre 1928 wurde die Konstruktion der Personenzug-Gepäckwagen auf Austauschbauart umgestellt. Diese sah unter anderem die Verwendung von DIN-Normen, die Vereinheitlichung der Bauteile und die Durchführung des unbedingten Austausches ohne Nacharbeitung von Paßteilen vor. Aufgebaut auf dem Einheits-Fahrgestell, wurde der Wagenkasten aus Säulen und Dachspriegeln aus Metall aufgebaut und Verkleidungsbleche angenietet. Die Wagen Pwi-29 wurden insgesamt in einer Stückzahl von 410 Exemplaren gebaut, 370 davon fielen auf das Baujahr 1929. Jede Seitenwand hatte zwei Laderaumöffnungen mit einer Breite von 150 cm. Vom Pw4ü-28 wurden die nach außen aufschlagenden Einstiegstüren übernommen. Durchgehende Trittbretter an jeder Seite waren ebenso vorhanden wie bei den Einheits-Abteilwagen. Die Pwi-29 waren in ganz Deutschland unterwegs und für Geschwindigkeiten von 90 km/h zugelassen. Sie passen nicht nur hervorragend zu unseren BC-21 und D-21 Abteilwagen, sondern auch zu vielen anderen 2- und 3-achsigen Wagengarnituren bis in die frühen 1970er Jahre.

MODELL:

Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing mit original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhaken-Kupplungen oder Klauenkupplungen. Federpuffer, kinematische Kurzkupplung mit Kulissenführung für vorbildgerecht enggekuppelten Betrieb, kugelgelagerte und gefederte Achsen, detaillierte Inneneinrichtung, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens und der Bremsanlage, schaltbare Innenbeleuchtung inklusive Funktionsdecoder mit Strompuffer für flackerfreien Betrieb, Türen nicht zum Öffnen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder. LÜP ca. 43,5 cm, Gewicht ca. 2 kg, Mindestradius 1020 mm.

Typ	Epoche	Klasse	Wagenkasten	Beschriftung	Bestellnummer	
					NEM	FS
Pwi-29	DRG II	Packwagen	RAL 6007	A, B	202903	212903
Pwi-29	DB IIIa	Packwagen	RAL 6007	A, B,	202906	212906
Pwi-29	DB IIIb	Packwagen	RAL 6007	A, B	202909	212909
Pwi-29	DB IV	Packwagen	RAL 6020	A, B	202910	212910

SYSTEM RADIO

Der handliche Funkregler für die SC7 - näher am Modell!

Das KM1 System Radio wird als Set mit einem Funk-Handregler und einer Basisstation geliefert. Beim System Radio Funk-Handregler werden alle Adress- und Steuerinformationen im Display angezeigt. Die Geschwindigkeit wird über den auch bei unserer SC7 bewährten Drehregler mit Rastmoment gesteuert. Ein Druck auf den Fahrregler ändert die Fahrtrichtung des ausgewählten Modells.

20 Lok-Sonderfunktionen sind direkt über die Zifferntastatur schaltbar, alle weiteren über das Lok-Sonderfunktionsmenü. Das System Radio kann jederzeit ohne Verlust des aktuellen Fahrzustands der Lokomotive vom Funkbetrieb fest an das LocoNet angeschlossen, oder auch wieder getrennt werden. So können Sie diesen Handregler nicht nur drahtlos, sondern auch mit allen Komfortfunktionen drahtgebunden einsetzen!

Sobald Sie das System Radio am LocoNet Kabel angeschlossen haben, wird zudem automatisch der Akku nachgeladen. Das Set eignet sich zum Betrieb an allen Zentralen mit LocoNet-Anschluss und somit nicht nur für unsere System Control 7. Die Reichweite beträgt auf freiem Feld bis zu 100 m zur Basisstation. So ist die größte mögliche Bewegungsfreiheit beim Betrieb der Anlage gewährleistet.

Je nach Systemkonfiguration können bis zu 20 Handregler an einer Basisstation gleichzeitig eingesetzt werden. Zudem ist das Funksystem per Software erweiterbar. Bleiben Sie auf Augenhöhe mit Ihren Modellen und das nicht nur alleine, sondern auch im Club und beim gemeinsamen Hobby mit Freunden!

Mit den Erweiterungen ist es möglich, über den Receiver auch Fahrzeuge mit entsprechenden Funkempfängern direkt im DCC Format zu steuern. Das DCC-Kommando muss dann also nicht mehr zwingend über die Gleise in die Lok übertragen werden. So können z.B. Lokomotiven der Gartenbahn direkt gesteuert werden.



Art.-Nr. 430005

System Radio Set, bestehend aus 1 Funk-handregler „System Radio“ mit Basisstation

Art.-Nr. 430006

System Radio Funkhandregler ohne Basisstation als Ergänzung zu 430005

- Hochauflösendes Display mit optimaler Ablesbarkeit auch bei Tageslicht und im Freien.
- Die wichtigsten Funktionen sind sozusagen „blind“ bedienbar - beobachten Sie das Modell, nicht den Bildschirm des Reglers!
- Endlosdrehregler mit Fahrtrichtungsumschaltung und Rastmoment
- Beste Ergonomie und robustes Gehäuse
- Einfache und intuitive Menüführung
- Bis zu 9 999 Decoderadressen
- Bis zu 128 Fahrstufen
- Bis zu 24 Loksonderfunktionen abrufbar
- Lokdatenbank mit Loknamen und Funktionssymbolen, alle KM1 Modelle vorinstalliert
- Bis zu 2048 Magnetartikel schalten
- Updatefähig für spätere Anwendungen und Features - dadurch ist das System Radio für die Zukunft gerüstet
- Anschließbar an System Control 7, Computer (USB) und viele weitere Zentralen mit LocoNet Anschluß
- Reichweite bis zu 100 m (freies Feld)
- Bis zu 20 Funk-Handregler gleichzeitig an einer Basisstation
- Nachladen des Akkus über LocoNet Anschluß
- Option zur Funkübertragung von DCC-Kommandos (Softwareupdate)
- Option zum Einsatz mit Gamesontrack-Position (Softwareupdate)

SET: CULEMEYER R40 MIT KAEUBLE K630 ZR

STRASSENROLLER R40: Um der aufkommenden Konkurrenz von Lastkraftwagen und den steigenden Transportanforderungen der Industrie gerecht zu werden, suchte die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft nach technischen Lösungen, um schwere Gütertransporte in Waggons auch für Firmen ohne Gleisanschluss einfach verfügbar zu machen. Reichsbahn-Oberbaurat Ing. Johann Culemeyer, war zuständig für den Maschinenbau der DRG. Er entwickelte nach diesen Anforderungen einen Anhänger zur Beförderung von Eisenbahnwagen. Der erste Straßenroller für die DRG war der R40 nach Culemeyer-Bauart; er bestand aus zwei Einzelrahmen mit je zwei Achsen und acht Vollgummireifen. Die Rahmen waren über eine verstellbare Führungsstange miteinander verbunden. Dieser ab 1932 gebaute 16-rädrige Straßenroller hatte eine Traglast von 31 Tonnen. 1935 entfiel die Absenkvorrichtung, und seine Tragfähigkeit wurde von 31 Tonnen auf 40 Tonnen erhöht. Durch das Einsetzen einer Zwischenbrücke wurden der Zusammenhalt der Einzelrahmen beim Überladen von Eisenbahnwagen gewährleistet und auch das Fahrverhalten des Anhängers beim Transport verbessert. Dieses Straßenfahrzeug, der Straßenroller „R40“, ermöglichte eine wirtschaftliche und einfache Beförderung von Güterwagen und Schwerlasten auf der Straße, vom Gleis direkt zum Kunden. Neben dem Transport von Eisenbahnwagen wurde der Straßenroller auch zur Beförderung von Schwerlasten wie zum Beispiel von Maschinen, Transformatoren, Kesselanlagen, Lokomotiven und Stahlträgern eingesetzt. Es war aber auch möglich, einen Güterwagen bei einem Kunden ohne eigene Gleise abzustellen. Dafür wurde ein fahrbarer Rahmen, das „fahrbare Absetzgleis“, direkt auf dem Gelände eines Kunden abgestellt. Bereits 1938 wurden 200.000 Güterwagen so befördert! Selbst in einer Kleinstadt wie Lauingen, der Heimat von KM1, ist ein Bild aus 1963 erhalten, auf dem der 20.000ste Culemeyer Transport durch die Stadt rollt. An Originalität und Erfolg ist dieses Transportsystem kaum zu überbieten, zahlreiche Zubehörteile und Kombinationsmöglichkeiten machten den R40 so flexibel wie nur irgend möglich. Wir werden dieses System im Modell sukzessive weiter ausbauen, damit möglichst viele Szenen links und rechts der Schiene mit diesen schönen Modellen bestückt werden können.

KAEUBLE K630 ZR: Klassisch bewegt wurde der Straßenroller von einer Kaelble Zugmaschine. Die DB beschaffte sie in ordentlicher Stückzahl, um alle Zug und Rangieranforderungen von Straße zur Schiene bewältigen zu können. Kaelble war bekannt für Robustheit und nahezu unzerstörbare Motoren, die sie ausnahmslos selbst konstruiert und gebaut hatten. Die Zugmaschine K630 ZR mit 150 PS war ab 1951 bei der DB im Einsatz. Sie war sowohl für den Betrieb mit den Straßenrollern prädestiniert, also auch (wie in unserem Bild zu sehen) als Zugmaschine bei Verladungen von Anhängern auf Güterwagen. Der abgebildete Wagen „Huckepack-Verkehr“ findet sich übrigens auch in unserem Sortiment.

MODELLE: Culemeyer Modell in Ganzmetallbauweise, dadurch modellgerecht belastbar ohne Verzug der Achsen oder des Chassis, alle Räder und Achsen lenkbar, Gummibereifung, lenkbare Deichsel, die einzelnen Module können mit Kuppelstangen oder per brücke miteinander verbunden werden. Kaelble Zugmaschine in Gemischtbauweise, lenkbare Vorderachse, Gummibereifung. Lackierung in Grau RAL 7021.

Startset Culemeyer I: Kaelble Zugmaschine K630 ZR der DB mit Culemeyer Straßenroller R40 mit 2x2 Achslinien (Basisversion). Es liegen Decals für unterschiedliche Epochen bei.	404001
Startset Culemeyer II: Kaelble Zugmaschine K630 ZR der DB mit Culemeyer Straßenroller R40 mit 2x2 Achslinien und Güterwagen G10 (ergänzend bei Bestellung Epoche angeben: Ep. IIIa, IIIb oder IV)	404002
Ergänzung zu Startset I: Brücke für R40 zur Ergänzung als festes Zwischenteil	404003

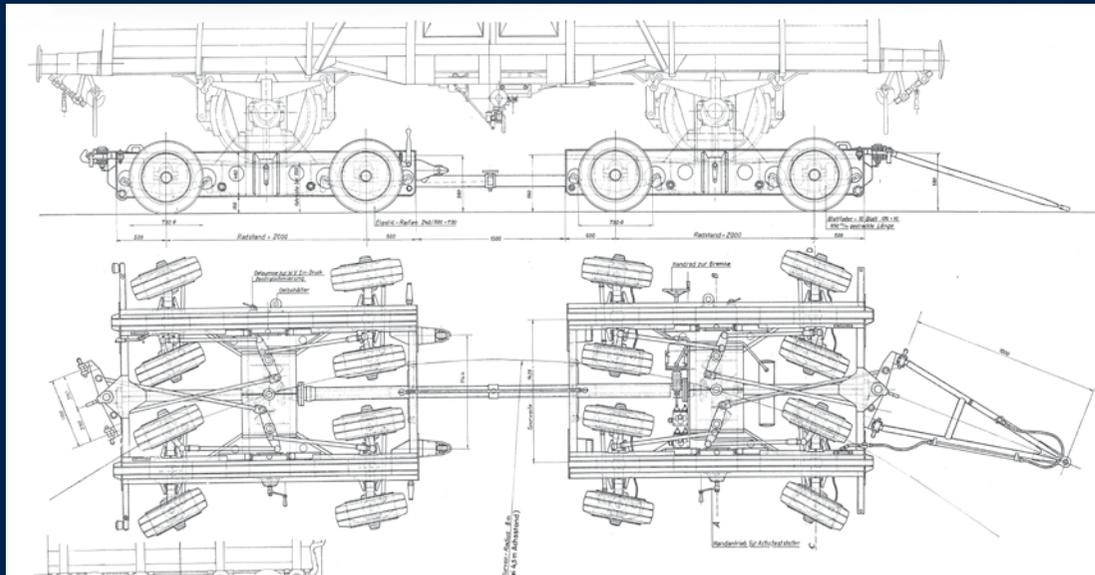
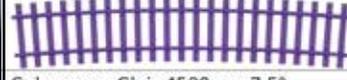


Bild: Hollnagel, Slg. Stefan Carstens

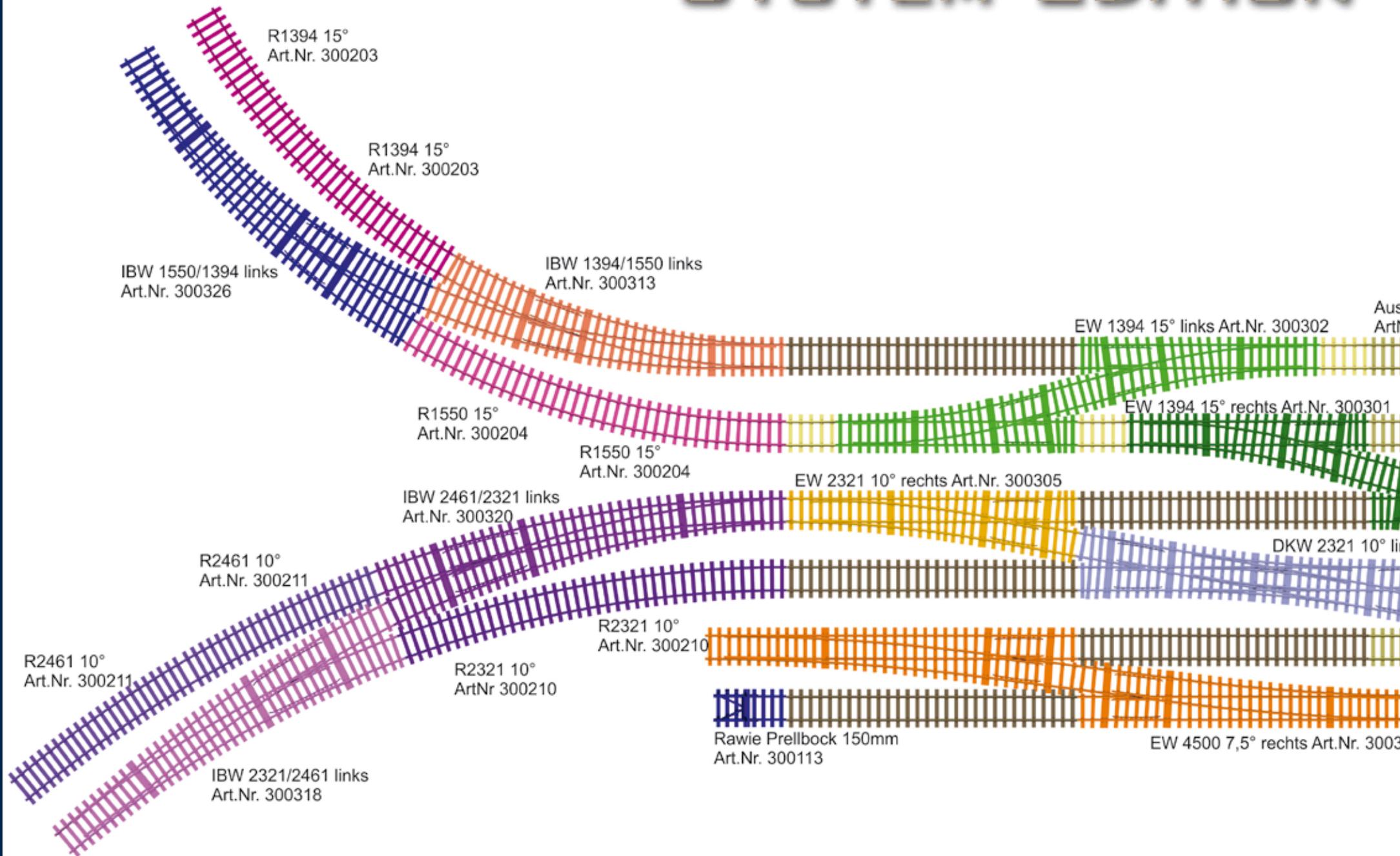
DAS KM1 GLEIS

Ein Gleis, ein System!

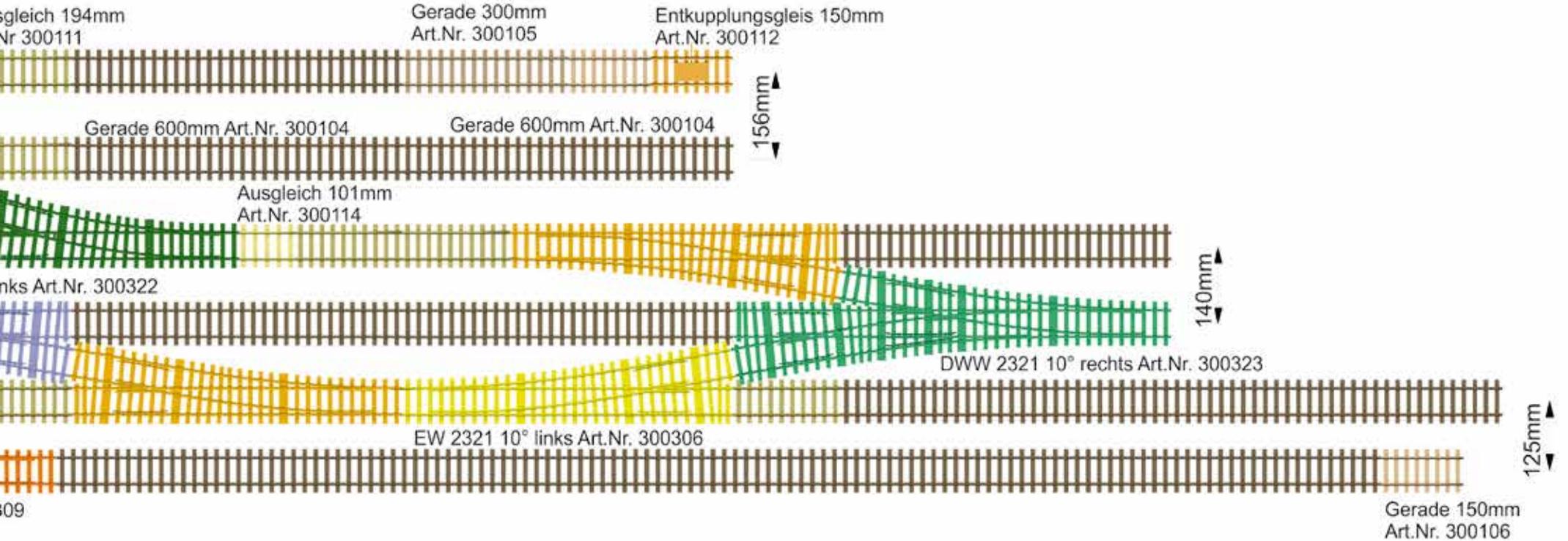
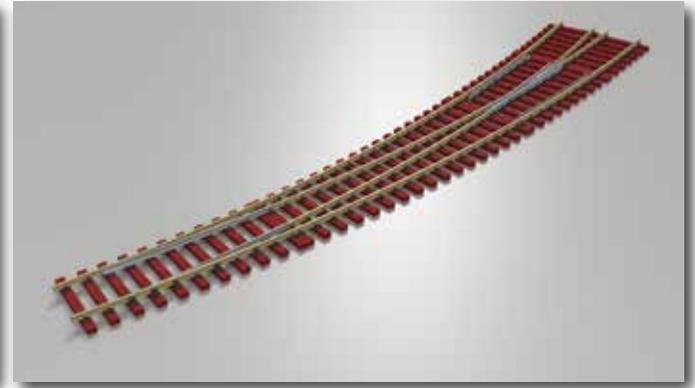
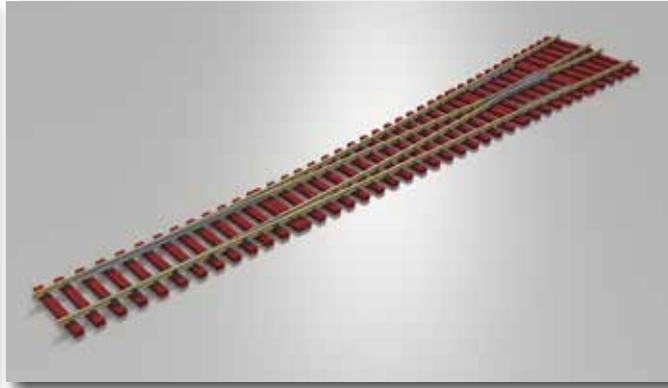
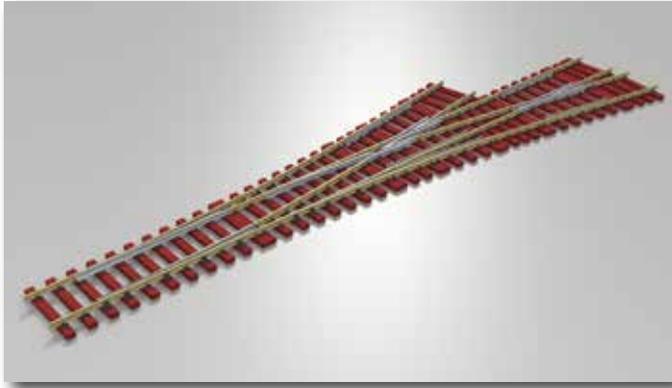
Artikel	ArtikelNr
EW Rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock 1394mm 15° 	300301
EW Links, ohne Antrieb, ohne Stellbock 1394mm 15°	300302
EW Rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock 2321mm 10° 	300305
EW Links, ohne Antrieb, ohne Stellbock 2321mm 10°	300306
EW Rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock 4500mm 7,5° 	300309
EW Links, ohne Antrieb, ohne Stellbock 4500mm 7,5°	300310
IBW Rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock 1394mm/1550mm 	300313
IBW Links, ohne Antrieb, ohne Stellbock 1394mm/1550mm	300314
IBW Rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock 1550mm/1394mm	300325
	
IBW Links, ohne Antrieb, ohne Stellbock 1550mm/1394mm	300326
IBW Rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock 2321mm/2461mm 	300317
IBW Links, ohne Antrieb, ohne Stellbock 2321mm/2461mm	300318
IBW Rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock 2461mm/2321mm 	300319
IBW Links, ohne Antrieb, ohne Stellbock 2461/2321mm	300320
DKW Rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock 2321mm 10° 	300321
DKW Links, ohne Antrieb, ohne Stellbock 2321mm 10°	300322
DWW Rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock 2321mm 10° 	300323
DWW Links, ohne Antrieb, ohne Stellbock 2321mm 10°	300324

Artikel	ArtikelNr
Gerades Gleis 600mm 	300104
Gerades Gleis 300mm 	300105
Gerades Gleis 150mm 	300106
Ausgleichsstück 106mm 	300108
Ausgleichsstück 133mm 	300109
Ausgleichsstück 184mm 	300110
Ausgleichsstück 194mm 	300111
Entkupplungsgleis 150mm 	300112
Rawie Prellbock 150mm 	300113
Gebogenes Gleis 1394mm 15° 	300203
Gebogenes Gleis 1550mm 15° 	300204
Gebogenes Gleis 2321mm 10° 	300210
Gebogenes Gleis 2461mm 10° 	300211
Gebogenes Gleis 4500mm 7,5° 	300212

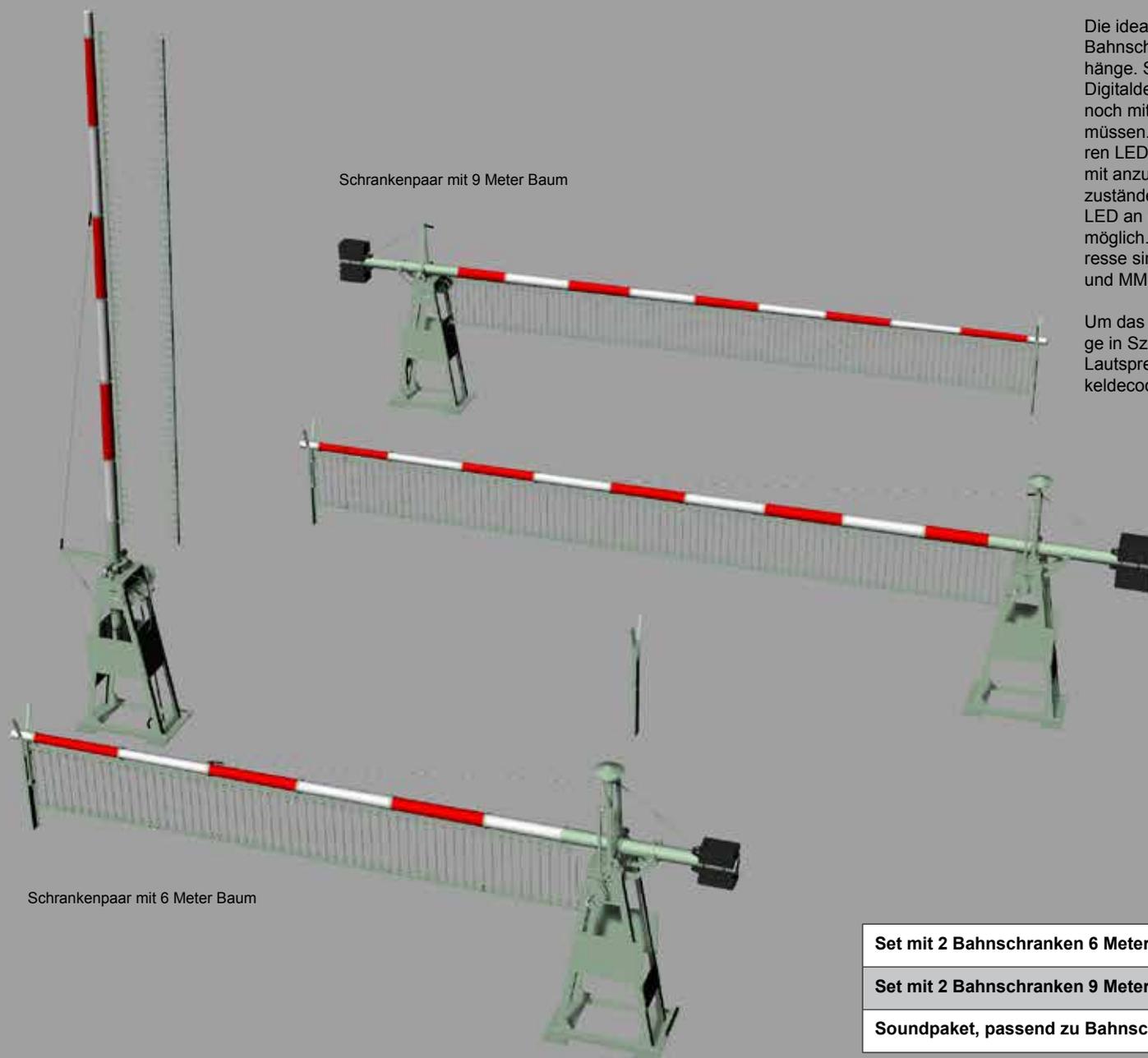
SYSTEM EDITION



DIE KM 1 GLEISGEOMETRIE



EINHEITSSCHRANKEN mit 6 Meter und 9 Meter Schrankenbaum



Schrankenpaar mit 9 Meter Baum

Schrankenpaar mit 6 Meter Baum

Die ideale Ergänzung zu unserem Gleissystem sind die Bahnschranken mit 6 und 9 Meter Schrankenbäumen und Gehänge. Sie sind komplett aus Metall gefertigt und ab Werk mit Digitaldecodern ausgestattet, sodass sie nach dem Einbau nur noch mit 2 Kabeln an den Digitalstrom angeschlossen werden müssen. Dabei hat der Decoder bereits einen programmierbaren LED Ausgang, um z.B. beleuchtete Andreaskreuze gleich mit anzusteuern. Der Ausgang kann für verschiedene Stellzustände individuell konfiguriert werden. So sind Blinkeffekte, LED an (Schranken unten) oder LED aus (Schranken oben) möglich. Auch die Helligkeit, die Geschwindigkeit und die Adresse sind frei einstellbar. Unterstützt werden DCC, RailCom und MM Digitalformate.

Um das dargestellte Lätewerk auch akkustisch auf der Anlage in Szene zu setzen, gibt es ein optionales Soundpaket mit Lautsprecher und Sounddecoder, der parallel zum Magnetartikeldecoder der Schranken angeschlossen werden kann.

Set mit 2 Bahnschranken 6 Meter Baum und Digitalantrieb	400551
Set mit 2 Bahnschranken 9 Meter Baum und Digitalantrieb	400552
Soundpaket, passend zu Bahnschranken (Decoder und Lautsprecher)	400553

SYSTEM DETECTOR 7

Die erforderlichen Ströme sind bei der Spur1 wesentlich höher als bei kleineren Maßstäben. Dies betrifft auch die Leistungsfähigkeit bei Rückmeldern, insbesondere auch bei Kurzschlüssen. Da unsere System Control 7 ab Werk 7 Ampere leistet und diese auch am Gleis anliegen, haben wir uns dazu entschlossen, einen ebenso leistungsfähigen und universellen Rückmelder zu entwickeln. Egal welcher Streckenabschnitt der Anlage überwacht werden soll (Schattenbahnhof, Signale, Schranken, Pendelstrecken), alles beginnt mit einem Gerät:

Unser System Detector 7 leistet pro Rückmeldeausgang 7 A! Er beherrscht DCC, RailCom und die komplette Steuerintelligenz der MARCo Rückmelder von Uhlenbrock. Doch wir gehen noch einen Schritt weiter, denn unser SD7 erkennt nicht nur RailCom® Decoder, sondern zeitgleich an jedem der 4 Ausgänge auch konventionelle Verbraucher, also Decoder ohne RailCom Funktion! So kann er, als Stromfühler arbeitend, seine Aufgaben ebenso verrichten, wie in seiner Funktion als RailCom Rückmelder.

MARCo Funktionalität :

Der System Detector 7 enthält 4 RailCom®-Detektoren zur Überwachung von jeweils einem Gleisabschnitt und eine Intelligenz, die selbständig Schaltvorgänge ausführen kann. Die Verbindung zur Digitalzentrale erfolgt über das LocoNet. Sollen einfache Schaltfunktionen fahrtrichtungsunabhängig ausgeführt werden, so kann ein Modul vier Gleisabschnitte überwachen. Dabei werden lediglich die Adresse der vorbeifahrenden Lok übermittelt und einfache Schaltaufgaben ausgeführt. An Stellen, an denen eine fahrtrichtungsabhängige Automatikfunktion ausgeführt werden soll, werden die zwei Gleisabschnitte eines Detectors hintereinander ins Gleis eingebaut. So wird zusätzlich zur Adresse die Fahrtrichtung erkannt und die Automatik kann beispielsweise den Zug zielgenau im zweiten Abschnitt anhalten.

- **Zugerkennung**
- **Lesen und programmieren von CV's**
- **Geschwindigkeitsbeeinflussung**
- **Automatische Steuerung von Sonderfunktionen und Lok-Geschwindigkeit**
- **Schalten von Magnetartikeln und Fahrstraßen**
- **Digitale Blocksteuerung**
- **Pendelzugsteuerung**
- **Lokabhängige Schattenbahnhofsteuerung mit Durchfahrgleis**
- **Das Durchfahrgleis kann Lok-individuell oder per Knopfdruck von allen Lokomotiven befahren werden.**
- **Lok-individuelle Anhaltezeit im Automatikbetrieb**
- **Im Automatikbetrieb können mehrere Loksonderfunktionen getrennt durch War- tezeiten geschaltet werden.**



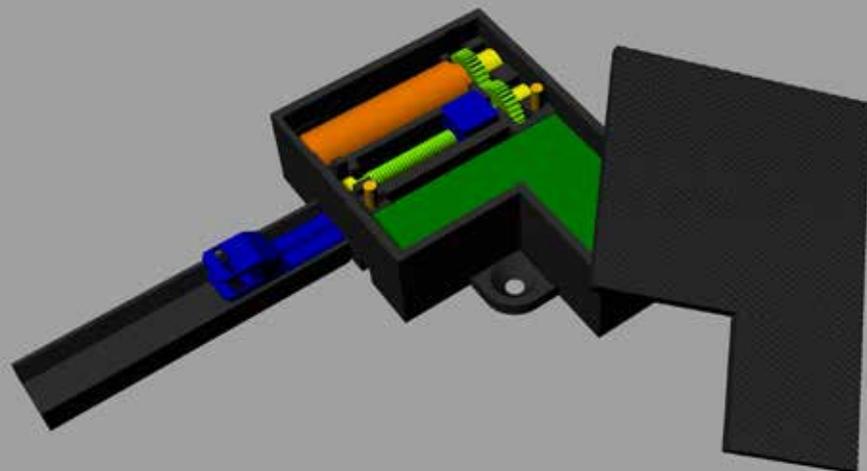
Technische Daten:

- 4 Rückmeldeabschnitte mit zeitgleicher Überwachung mit RailCom® und Stromfühler (konventioneller Betrieb)
- Einfacher Anschluß an die System Control 7 (und anderen LocoNet-Zentralen) per LocoNet Kabel
- Über LocoNet CV's (LNCV) und Computersoftware MARCo Creator individuell programmierbar
- Anschlußklemmen für Kabelquerschnitte bis 2,5 mm²
- 7 A Leistung pro Rückmeldeabschnitt, ideal für große Spurweiten!

System Detector 7, 4-fach Rückmelder mit 7 A Leistung pro Ausgang, inkl. MARCo Funktionalität

430009

Konstruktionszeichnung des rechten Weichenantriebs Art.Nr. 300901



DIGITALER WEICHENANTRIEB

Unser digitaler Antrieb hilft sicher und einfach Weichen verschiedener Typen und Hersteller anzusteuern:

Mit nur 11 mm Höhe ragt er nicht über die Schienenoberkante des Gleisoberbaus hinaus. Im nahezu maßstäblichen Umlenkkasten der vorbildlichen Seilantriebe, verbirgt sich auf engstem Raum zeitgemäße Digitaltechnik. Der Mikro-Glockenankermotor mit Planeten-Vorsatzgetriebe wirkt über Zahnräder auf eine Spindel mit Stellschlitten. Dort ist auch die Stellstange angeschlossen. Im Gehäuse integriert ist der Weichendecoder, der nach dem Einbau seinen Stellweg selbst einlernt! So ergeben sich zahlreiche Einsatzmöglichkeiten für Weichen verschiedener Hersteller und Stellwege.

Der Weichenantrieb muß lediglich mit 2 Kabeln am Digitalstrom angeschlossen werden und ist dann schon betriebsbereit. Die integrierte Herzstückpolarisation und der programmierbare LED Ausgang machen weitere Komponenten für die Weichensteuerung und das Strommanagement überflüssig. Hinzu kommt die intelligente Rückmeldung: Wird ein Stellbefehl nicht richtig ausgeführt, kann der Antrieb dies via RailCom an geeignete Digitalzentralen melden und zeitgleich beispielsweise die LED einer angeschlossenen Weichenlaterne blinken lassen. Die Elektronik beherrscht DCC, RailCom und MM.

Sie wollen die Weichen nicht digital schalten, sondern lokal über einen Schalter?

Kein Problem, denn unser Weichenantrieb kann auch einfach mit einem Umschalter angeschlossen und manuell geschaltet werden! So wird moderne Digitaltechnik mit konventioneller Bedienung verknüpft. dabei behält er aber dennoch die oben genannten Funktionalitäten viele Möglichkeiten - ein Gerät!

Weichenantrieb links	300900
Weichenantrieb rechts	300901





KM1

KM1 Modellbau e.K.
Ludwigstraße 14, 89415 Lauingen

Tel: 0049-(0)9072 - 922 67 0
Fax: 0049-(0)9072 - 922 67 22
Mail: info@km-1.de
Home: www.km-1.de

...Modelle vom Modellbahner!

Irrtümer, technische und optische Änderungen vorbehalten. Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen. Bilder: KM1 Modellbau, wenn nicht anders angegeben. Alle Rechte vorbehalten. Mit Erscheinen dieses Katalogs verlieren alle bisherigen Preise und Angebote ihre Gültigkeit.
© KM1 Modellbau 2015

Der Katalog wurde überreicht von Ihrem KM1 Fachhändler:



OB DIESEL-, DAMPF-, ODER ELEKTROLOKS - WENN SPUR 1, DANN KM1!