

A detailed technical line drawing of a steam locomotive chassis and boiler, shown in a light beige color. The drawing includes the boiler, smokestack, wheels, and various mechanical components like the axle boxes and suspension system.

KM1

Modelle vom Modellbahner!



Sehr geehrte Kunden, liebe Freunde der Spur 1,

erinnern Sie sich auch manchmal noch an die Eindrücke Ihrer Kindheit? Der Hobbyraum, der Geruch des warm werdenden Getriebeöls, der Elektromotoren und deren Kohlen, die Freude an den leuchtenden Laternen, Häusern, Waggons?

Oder denken Sie gelegentlich an eine eindrucksvolle Begegnung, bei der Sie vor echten Lokomotiven standen und der Reiz dieser Atmosphäre Ihre Sinne durchzog? Mir geht das immer wieder so. Man erinnert sich an schöne, unbeschwerte Momente und gemeinsames Erleben mit der Familie und mit Freunden, an den Zauber einer besonders wertvollen Zeit. Holen Sie sich solche Augenblicke zurück.

KM1 bringt eben dieses Erlebnis wieder zu Ihnen nach Hause. Unsere Leidenschaft ist die Optimierung des Modells, seiner Funktionen und die Wiedergabe der Anmutungsqualität des Originals. Das fasziniert uns und schenkt heute abermals solche erhebenden Augenblicke, wie wir Sie aus früheren Jahren kennen. Einfach mal einige Momente abschalten, einen angenehmen Ausgleich zum Alltag finden, die Freude am Modell genießen, Eisenbahnatmosphäre schaffen – das ist KM1. Dass wir dabei auf besonders hochwertige, handwerklich fein gearbeitete und werthaltige Modelle achten, ist seit Beginn unser Anspruch.

Die Faszination der Königsspur kommt nicht allein durch großes Modellvolumen, sondern dessen Durchdringung mit vorbildgerechten Details und Funktionen. Wenn das Modell sich so bewegt, so klingt, so dampft und auch in unterschiedlichen Bahnepochen so aussieht wie das Vorbild, dann stellt sich wieder dieses Erleben, dieses Glücksgefühl aus früheren Zeiten ein.

Das ist uns Motivation genug, um weiterhin herausragende Modelle zu einem hervorragenden Preis zu schaffen. Sind die Herausforderungen auch groß, bleiben wir aktiv und werden immer in Ihrem Sinne unser Sortiment weiter ausbauen und gestalten. Dabei achten wir besonders auf die Werthaltigkeit der Modelle und deren individuelle Gestaltungsmöglichkeiten. So erklärt sich unser ebenso hoher, wie klarer Anspruch seit 2003:

Modelle vom Modellbahner!

Es grüßt herzlich aus Lauingen

Ihr Andreas R. Krug



Inhaltsverzeichnis

KM1

 KM1 Timeline Fahrzeuge	6
 Begriffe und Ausstattungsmerkmale	18
 Startsets	20

Lokomotiven

 Dampflokomotiven	22
 Diesellokomotiven	78
 Elektrolokomotiven	98
 Schmalspurfahrzeuge	110
 Bahndienstfahrzeuge	116

Waggons

 Güterwagen	128
 Personenwagen	164
 Schmalspurfahrzeuge	176

Zubehör

 Gleise und Zubehör, Drehscheiben	180
Gleise, Weichen, Gleiszubehör, Prellbock, Drehscheiben, Schwellen, Gleislaschen, Bohlenübergang, Betonkanal	
 Anlagenausstattung	208
Stromverteiler, Hemmschuhe, Indusi, Kilometersteine, Telegrafenmast, Signaltafeln, Andreaskreuz, Spannwerke, Wasserkräne, Signale, Bahnschranken	
 Digitalsystem und Elektronik	220
SC 7, SC 4, System Detector 7, System Radio, Servokabel, Micro-Servodecoder, Innenbeleuchtung, Nachrüstrauchentwickler	
 Kleinteile und Zubehör	226
Wendezugsteuerung, Kupplungen, Bremsschläuche, Schneepflug, Signalschlusscheiben, Manschetten	
 Bau- und Betriebsmittel	228
Dampfdestillate, Klebstoffe, Schotter, Steinkohle, Präsentationsbrett und Vitrine, Lokliege	
 Gebäudemodelle	230
Bahnhof Sontheim, Stellwerk Sontheim-Brenz, Posten 44 Calw, Schrankenposten, Ringlokschuppen, Bekohlungsanlage, Bahnhof und Lokschuppen Gerstetten, Nebengebäude Gerstetten, Kohlelager Gerstetten, Kleine Untersuchungsgrube, Lokschuppen Unterwilden, Gebäudezubehör	
 Landschaftsbau	260
Modellbäume und Grasflock	
 Automodelle	264
Opel Rekord: P1, P1 1200 Limousine, P1 1200 Limousine 2-türig und 4-türig, P1 Olympia Caravan, P1 Olympia Lieferwagen; Mercedes W110; Ford Taunus, Borgward „Isabella“, Büssig 8000 S, Culemeyer	
 Figuren und Ausstattung	278
Figuren, Möbel, Pavillon	



KM1 Timeline Fahrzeuge – Neuentwicklungen, Innovationen und mehr

September 2003:
Gründung der Firma KM1 Modellbau e.K.
Die ersten Arbeiten umfassten Digital-
umbauten, Modellbäume und Superun-
gen von Spur 1 Großserienmodellen.



Juni 2004:

KM1 stellt mit der BR 41 das weltweit
erste deutsche Dampflokommodell mit
synchronisiertem Rauchentwickler
vor. Erstmals kommen die Dampf-
ausstöße aus dem Schornstein syn-
chron zum Zylinderschlag des Lok-
geräusches. Diese Entwicklung wur-
de später im Wesentlichen auch
von anderen Herstellern aufgegrif-
fen. Von Beginn an bietet KM1 die
Option für Finescale-Radsätze und
der individuellen Beschriftung der
Lok ab Werk an.



2003

2004

Dezember 2004:

Die BR 41 wird in neun Versionen mit Alt- und
Neubaukessel, Kohle- und Ölfeuerung ausge-
liefert. Bereits damals wurden die unterschied-
lichen Kesselformen richtig ins Modell
umgesetzt, Sandfallrohre liefen durchge-
hend bis vor die Räder, eine einstellbare
Kinematik ermöglicht den Betrieb auf 1020 mm
Radien mit Gegenbogen. Man setzt damals
wie heute auf einen robusten Kardantrieb und
warmweiße LED's, Feuerbüchsenbeleuchtung,
Triebwerksbeleuchtung. Der synchrone Rau-
chentwickler macht die BR 41 bis heute zu
einem Meilenstein der Modellbaugeschichte.



Dezember 2005:

Mit der BR 70 in bayerischer
und badischer Ausführung
kommt das nächste Dampf-
lokommodell aus Messing auf
den Markt. Zu diesem Zeit-
punkt war die 70 083 beim
Vorbild neu aufgearbeitet.
Heute ist die BR 70 wieder
sehr bekannt durch die vie-
len Museumsfahrten. Die
kleinste Serie der Firmenge-
schichte macht dieses Mo-
dell zu einer Rarität.

2005

Januar 2006:

Als Weltneuheit wird die BR 44 mit Dyna-
mic Smoke und unabhängigem Zylinder-
dampf auf der Spielwarenmesse Nürnberg
vorgestellt. Ab jetzt dampfen KM1 Loks
nicht nur synchron zum Sound aus dem
Schlot, sondern regeln die Dampfprodukti-
on dynamisch – je nach Fahrtzustand. Da-
rüber hinaus tritt über die Zylinderhöhe
völlig unabhängig zum Schlot der Dampf
aus. Dies lässt sich auch separat und auf
Wunsch per Funktionstaste abrufen. Das
gab es weltweit noch nie, KM1 setzte hier
den entscheidenden Trend für die Zukunft
der Spur 1.



2006



August 2006:

Mit dem Lieferstart der BR 44 kommt
das neue KM1 Dampfdestillat auf den
Markt. Da insbesondere der Zylinder-
dampf auf den Gleisen kondensiert,
musste ein Destillat her, das beson-
ders rein und vor allem völlig rück-
standsfrei verdunstet.

Mai 2007:

Mit der BR 94 kommen weitere
Funktionen ins Modell. KM1 setzt
früh auf Servotechnik. Erstmals kann
der Decoder dank einer zusätzlichen
Elektronik die servomotorisch be-
triebenen und serienmäßig verbau-
ten Rangierkupplungen kraftvoll und
präzise steuern. Rangierspaß, der
auch Entkuppeln in Kurven erlaubt
– die BR 94 ist zu diesem Zeit-
punkt das einzige Modell dieser
Art für 1020 mm Radien, welches
den korrekten Achsstand aufweist.



2007



November 2007:

Die bereits 2006 auf der Spielwaren-
messe Nürnberg vorgestellte V90 ist
die erste Diesellok von KM1. Der dyna-
mische Rauchentwickler ist auch hier
verbaut und sorgt erstmals bei einem
Diesellok Modell für Furore. Das Lüf-
terrad unter dem Vorbau ist motorisch
angetrieben, sogar die Anzeige auf
dem vorderen Vorbau ist originalge-
treu innen bedruckt. Der Kardantrieb
auf alle Achsen sorgt für Zugkraft und
der Diesellok Sound wirkt dank auf-
wändigem Sampling sehr realistisch.



Januar 2008:

Mit der Auslieferung der BR 65 wird ein Sprung in
der Detaillierungsfülle gemacht: Erstmals haben die
Speichen der Räder den original elliptischen Quer-
schnitt und sind von vorne und hinten vorbildge-
recht geformt. Die Vorreiber der Rauchkammertüre
sind gefedert und beweglich ausgeführt. Bis dahin
waren selbst bei den hochpreisigen Lokomotiven
meist nur hinten abgeflachte Speichenräder in Se-
rienmodellen verbaut. KM1 räumt mit diesem leidigen
Kompromiss ab der BR 65 auf. Neu sind auch
die zu öffnenden Wasserkastendeckel. Erstmals
wurden der Schmierpumpenantrieb und die Geber-
welle auf der letzten Kuppelachse nachgebildet.

2008

August 2008:

Mit der P10, der späteren
Baureihe 39, kommt die erste
Dreizylinderlok von KM1
auf den Markt. Erstmals ist
die Kinematik auch bei einer
großen Schleppenderlok so
ausgeführt, dass mit nur ei-
nem Kuppelabstand alle Ra-
dient durchfahren werden
können.

KM1 Timeline Fahrzeuge – Neuentwicklungen, Innovationen und mehr

KM1 Timeline Fahrzeuge – Neuentwicklungen, Innovationen und mehr



Oktober 2008:

Eine der wichtigsten Schnellzuglokomotiven Deutschlands ist die BR 01^o. In insgesamt 14 Varianten erscheint diese Lok als Premium Modell bei KM1. Von vier verschiedenen Stromlinienausführungen über entkleidete und modifizierte Altbaukessel bis hin zu den modernen Neubaukessel Lokomotiven mit Öl- und Kohlefeuerung. Erstmals sind Schmierleitungen, ein Schmierpumpen- und der Spürkranz-Schmierpumpenantrieb filigran nachgebildet.

März 2009:

Mit dem „Ommr 32 Linz“ und dem Verwandten „Villach“ kommen die ersten Güterwagen von KM1 auf den Markt. Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist hervorragend, die Qualität und die Details weit über dem Durchschnitt und vergleichbar mit wesentlich teureren Produkten. Kugelgelagerte und gefederte Achsen waren von Beginn an bei KM1 Standard. Dass an der Bremsanlage alle Teile vorhanden und ausgebildet sind, versteht sich von selbst.



September 2009:

Anfänglich nicht groß beachtet, wird die BR 85 zum Publikumsliebbling. Hier wurde das bisherige Level an Details weit übertroffen. Mit der Höllental-Lok kommt eine gewaltige Dreizylindermaschine auf die Anlagen, die keine Wünsche mehr offen lässt. Ausgereifte Technik, viele bewegliche Details, feinste Leitungen und einzeln eingesetzte Verschraubungen am Lokrahmen sorgen bis heute dafür, dass das Vorbild perfekt ins Modell umgesetzt wurde. Erstmals sind auch die Sanddome zum Öffnen.



Februar 2010:

Der Pw4ü-37 ist der erste Reisezugwagen aus dem Hause KM1. Bereits damals mit flackerfreier und digital schaltbarer Innenbeleuchtung, zu öffnenden Türen, gefederten Achsen, Kinematik und kompletter Inneneinrichtung, bei der nicht mal die Eiswanne im Boden fehlt. Dabei wurden alle Varianten zeitgleich gefertigt, mit und ohne Kanzel, Sichelkanzel und Stromlinienkanzel in allen Farben und Bedruckungen. Der stahlblaue Pw4ü-37 mit Stromlinienkanzel ist heute einer der gesuchtesten Waggons. Es wurde bereits mehr als das doppelte des Listenpreises dafür bezahlt.

Januar 2010:

Nach dem Erfolg der ersten Serie, kommt nun die zweite Charge der V90 auf den Markt. Doch KM1 wäre nicht der führende Hersteller, wenn hier einfach eine Nachproduktion gemacht würde: Die Führerhaustüren lassen sich nun öffnen, der Sound und der Rauch sind optimiert. Zudem gibt es die Rangierkupplungen auch als Finescale-Modell aus Messing zum Tausch gegen die Serienkupplungen.



Juli 2010:

Die BR 57 entwickelt die Summe an vorbildgerechten Funktionen weiter: Wiederum als Weltneuheit liefert KM1 diese Lokomotive mit funktionsfähiger Dampfpeife aus, die völlig unabhängig vom Dynamic Smoke oder dem Zylinderdampf schaltbar ist. Der Führerstand ist mit einem Echtholzboden ausgestattet. Die Kinematik ermöglicht auch den Betrieb auf kleinen Radien mit originalem Lok-Tender-Abstand. Viele bewegliche Teile demonstrieren eindrücklich die Entwicklung der Marke. Zudem kann ab der BR 57 der Tank für die Raucher gemeinsam über den Schornstein befüllt werden.



Oktober 2010:

Mit der neuen „Classic Edition“ bringt KM1 ein revolutionär neues Bauprinzip auf den Markt. Die Baureihe 50 ist die erste ihrer Art: Die Idee daran ist, dass hier verschiedene Bautechniken so kombiniert werden, dass die optimale Detaillierung zu einem besonders günstigen Preis ermöglicht wird. So sind beispielsweise die großen, tragenden Teile aus Zinkdruckguss, die angesetzten Teile jedoch aus Messingfeinguss und Ätzteilen. So entsteht das erste Spur 1 Ganzmetallmodell in Großserientechnik, das völlig ohne Kunststoff Ansetzteile auskommt. Der neue Rauchentwickler ist erstmals in Schienen im Kessel für einen einfacheren Service geführt und fasst mit 20 ml genügend Destillat für 30 bis 40 Minuten Betrieb.

September 2010:

Mit den bayerischen Lokalbahnwagen kommen endlich die passenden Waggons zur BR 70, aber auch zum später geplanten Glaskasten. Lokalbahnromantik, die es aber in sich hat: schaltbare Innenbeleuchtung mit warmweißen LED und Stützkondensatoren für flackerfreien Betrieb, zu öffnende und magnetisch schließende Türen, gefederte Achsen – was will man mehr?



Mai 2011:

Der legendäre Rheingold kommt in einer nie da gewesenen Ausführung. Bis zu 48 Warmlicht LED's, schaltbare Tischlampen, Einstiegsleuchten, beflockte Sitze, Teppiche mit originalen Mustern am Boden, Holzdekor an den Wänden, Kinematik mit kuppelbaren Faltenbälgen und erstmals die richtige Farbgebung des originalen Farbtons 4h (RAL 4000). Das macht diese limitierte Auflage zu einer Legende der Spur 1 Modelle. Sogar die Vorhänge waren erstmals nicht alle gleich, sondern in unterschiedlichen Zuständen dargestellt, bei der Finescale-Innenausstattung waren diese erstmals beflockt, um eine besonders realistische Darstellung von Stoff zu erreichen. Das hatte zuvor noch keiner so gemacht. Zudem waren die Tische mit Tischdecken versehen, Teller, Tassen, Gläser und Besteck aufgedeckt.



2009

2010

2011

KM1 Timeline Fahrzeuge – Neuentwicklungen, Innovationen und mehr



November 2011:

Die Modelle der BR 18⁵ und 18⁶ kommen auf den Markt – und damit die passenden Zugpferde für den Rheingold. Besonders die BR 18⁶, also die DB-Neubaukessel-Lok, ist im Spur 1 Markt komplett neu. Von der grünen Lackierung der GV Bayern bis hin zur heutigen Museumslok war alles geboten. Zeitgleich wurden zwölf verschiedene Varianten nach aktuellsten KM1 Standards und mit neuester Technik gefertigt.



April 2012:

DGW 266 mit 35 m³ Ladevolumen ist der erste Bahndienstwagen. Sein Erscheinungsbild prägt seither viele Anlagen und passt sich in den einen oder anderen Zug ein. Die Bodenklappen sind beweglich ausgeführt, der Schotterbehälter innen wie außen komplett detailliert, auch das Fahrwerk ist vollständig ausgebildet.

Februar 2012:

Die BR 62 bringt eine neue Technik der Stromabnahme mit: Durch die Stromabnahme in den Achskugellagern wird das Fahren noch wartungs- und geräuschfreier. Mit carbonverstärkten Kunststoffen gelingt das lang ersehnte: Nahezu reibungslose und geräuschfreie Stromabnahme für Spur 1 Modelle. Auch wenn damals viele Bedenkenträger Sorgen äußerten, so hat sich unsere Technik tausendfach bewährt. Dies gilt auch für viele Waggons und weitere Lokprojekte. Selbst unsere Mitbewerber haben diese Idee aufgegriffen und setzen dies in ihren Produkten ein – KM1 hatte mal wieder einen Trend gesetzt.



Juli 2011:

Der VT 11⁵ kommt als kompletter TEE und IC-Zug auf die Gleise der Modellbahnanlagen. Die revolutionäre, neue Kinematik mit magnetisch schließenden Faltenbälgen ermöglicht die Fahrt im geschlossenen Zustand selbst durch 1020 mm Radien. Das gab es noch nie. Die fein bemalten und beflockten Sitze, die mit Holzdekor verkleideten Innenwände, sich drehende Lüfterräder und in jedem Waggon eine in bis zu sechs Gruppen schaltbare Innenbeleuchtung vervollständigt das Bild dieser limitierten Auflage. Beide Triebköpfe sind wie im Vorbild angetrieben und mit Sound und Rauch ausgestattet. Ein Meilenstein des Eisenbahnmodellbaus.



2012



Oktober 2012:

Die BR 23 fasziniert unsere Kunden wie kaum eine andere Lok zuvor. In den unterschiedlichsten Ausführungen wird diese Classic Edition Lokomotive zu einem der Brot-und-Butter-Modelle für die Spur 1. Nebst der feinen Detaillierung zu einem günstigen Preis bot die BR 23 auch eine Kinematik, die völlig ohne Spalt zwischen Lok und Tender auch durch 1020 mm Radien läuft. Eine Innovation von KM1 für die Spur 1.

KM1 Timeline Fahrzeuge – Neuentwicklungen, Innovationen und mehr



Januar 2013:

Mit den D36 wurde die Serie an 4-achsigen Reisezugwagen ausgebaut. Besonders die 1./2./3.-Klasse-Wagen waren eine Augenweide, wurde doch jedes Abteil gemäß dem Original ausgestattet und wies demnach auch unterschiedliche Sessel und Bezüge auf.



April 2013:

Mit der BR 03 wurde die Premium Linie weiter ausgebaut. Die Modelle von Epoche 2 bis zur Museumslok erhielten nach den neuen Standards alle Features, Führerhaus mit Echtholzboden, viele bewegliche Details und einen vorbildgerecht, mehrfarbig ausgelegten Führerstand. Bei den DR Lokomotiven wurde sogar das vergitterte Schiebefenster am Dach funktionsfähig gestaltet. Durch die Auswahl der Bauart mit kleineren Vorlaufträgern konnten sogar die Kolbenstangenschutzrohre auf kleineren Radien montiert werden.



Februar 2013:

Als badische IVh oder spätere Baureihe 18³ wurde eine der legendärsten Dampfloks bekannt. Die einzige Länderbahnlok, die noch Computernummern bekam, ist vielen zum Liebling geworden. Das komplett nachgebildete Vierzylinder Verbundtriebwerk ist feinmechanisch ebenso interessant wie die erstmals servomotorisch ausgeführte Umsteuerung. Ab jetzt müssen die Premium Modelle nicht mehr mit in Neutralstellung liegender Steuerung fahren, das Modell steuert automatisch von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt um. Das Führerhaus mit Echtholzboden und die feinen Leitungen lassen das Modell so elegant wie das Original wirken.



Juni 2013:

1e-Bahnromantik stellte sich ein, als wir unser Sortiment auf Schmalspur erweiterten. Mit der BR 99⁶³ (württembergische Tssd) konnten Kunden Spur 1 fahren mit dem Platzbedarf von Spur 0. Mindestradien von 81,5 cm sorgen dafür, dass auch bei beengten Platzverhältnissen noch ein vorbildgerechter Betrieb darstellbar ist. Die Kultlok, bekannt aus dem Trailer zur Sendung „Eisenbahn-Romantik“, fand schnell Liebhaber. Mit Dynamic Smoke, Sound, Energiespeicher und vielen Funktionen ausgestattet, ist sie von den meisten Anlagen nicht mehr wegzudenken.

2013

KM1 Timeline Fahrzeuge – Neuentwicklungen, Innovationen und mehr



August 2013: Die BR 42 eröffnete eine weitere Dimension der Detailtreue im Modell. Mit insgesamt zwölf Varianten, von der Fotolackierung bis zur ÖBB Lokomotive mit Kabinen-Wannentender, wurden alle wesentlichen Typen zeitgleich konstruiert und gebaut. Auch hier zeigt sich wieder der Vorteil der aktuellsten KM1 Kinematik: komplett geschlossenes Erscheinungsbild beim Betrieb auf minimalen Radien.



November 2013: Die Rollbockpaare für die württembergischen Schmalspurbahnen ergänzen das Sortiment der 1e-Modelle. Jetzt können die Tssd schon mal erste aufgebockte Züge über die Anlage ziehen.

Dezember 2013: Geradezu der Winzling unter den Kleindieselloks ist die Kö1. Groß ist sie aber in der Ausführung und im Spielwert: Vorne und hinten servoelektronische Rangierbügel, Sound, ein vorbildgetreuer Kettenantrieb und Energiespeicher sorgen für ungetrübten Spielspaß.



Februar 2014: Mit dem ersten Startset öffnet KM1 für viele Neueinsteiger die Türe. Wer unsere Produkte kennt weiß, dass wir deshalb bei den Modellen keine Kompromisse eingehen. Diese sind ebenso hochwertig ausgeführt wie unsere Einzelmodelle. Mit der neuen SC 7 kommt zeitgleich eine 7A starke Digitalzentrale für Spur1 auf den Markt. Spielspaß satt.



Frühjahr 2014: Nicht alle, aber einige des KM1 Teams beim Laden zur Intermodellbau Dortmund 2014

2014

KM1 Timeline Fahrzeuge – Neuentwicklungen, Innovationen und mehr

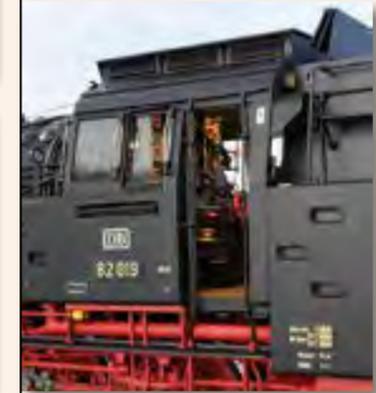


Februar 2014: Eindrücklich zeigt auch der O 02 den hochwertigen Modellbau von KM1. Er wartet mit derselben Ausstattung auf wie der K 06. Trotz Großserientechnik beim Spritzguss des Aufbaus, ist das Modell in vielen Einzelteilen in Handarbeit erstellt.

Februar 2014: Der K 06 markiert als Classic Modell ein neues Niveau. Sein komplett aus Metall gefertigtes Fahrwerk mit kugelgelagerten und gefederten Achsen, der vollständig mit Originalprofilen gestaltete Hauptrahmen, die komplette Bremsanlage, zu öffnende Deckel mit filigranen Ansetzteilen aus Messing sorgen für ein Erscheinungsbild, welches den Premium Messingmodellen in nichts nachsteht. Mit 34 ab Werk im ersten Produktionslos gefertigten Varianten ist dieser Waggon konkurrenzlos vielfältig.



April 2014: Die Serie der DB-Neubaulokomotiven wird mit der BR 82 ergänzt. Auch hier zeigt sich deutlich die hochwertige Entwicklung unserer Modelle: funktionsfähige Schiebefenster, zu öffnende Werkzeugkästen, Dampfdom und Sandkästen verleihen den Modellen dieser Baureihe ein besonders hochwertiges Erscheinungsbild.



Juni 2014: Die BR 01 mit Neubaukessel ist die Lieblingslokomotive vieler Modellbahner. Dass wir sie als Classic Edition zum besonders attraktiven Preis gefertigt haben, tut sein Übriges dazu. Ausgereift, solide und dennoch filigran detailliert, rollt diese mächtige Maschine seither viele Kilometer über die Anlagen unserer Kunden.



Juli 2014: Der Klassiker der gedeckten Güterwagen, der G10. Dass diesem Vorbild in Spur 1 ein würdiges Modell als Denkmal gesetzt wurde, war längst überfällig. Gefertigt wurden die ursprünglich ungebremsten G10, die allerdings ab der DRG mit Druckluftbremsanlagen ausgestattet wurden. Alle Merkmale des Vorbilds wurden umgesetzt, unser G10 wurde mit dem „Goldenen Gleis“ prämiert. Insgesamt wurden zeitgleich 29 verschiedene Varianten produziert.

KM1 Timeline Fahrzeuge – Neuentwicklungen, Innovationen und mehr

KM1 Timeline Fahrzeuge – Neuentwicklungen, Innovationen und mehr



August 2014:
DGW 266 mit 25 m³: Nachdem der große Bruder des Dienstschotterwagens in 2012 innerhalb weniger Wochen ausverkauft war, entschlossen wir uns zu einer Neuauflage. KM1 wäre nicht KM1, wenn einfach nur derselbe Waggon gebaut würde. So wurden alle vorbildgerechten Details angepasst, die Bremsanlage und der Aufbau geändert und es entstand ein neuer Klassiker der Premium Edition für die Züge der Königsklasse.

September 2014:
Die Einheitskesselwagen sind trotz vieler anderer am Markt verfügbarer Modelle schnell vergriffen. Kein Wunder, an dem Wagen fehlt nichts, es sind sogar die Dome oben zu öffnen und mit 30 Varianten ab Werk ist für jeden etwas dabei.



Februar 2015:
Nach dem Erfolg 2010 mit der vierdomigen BR 50 konnten wir in diesem Jahr die 2. Serie mit dreidomigem Kessel fertigen. Natürlich legten wir noch eine „Schippe“ drauf: So hat die Serie 2015 beispielsweise auch die Stromabnahme über die Achslager, einen Schmierpumpenantrieb und viele optimierte und filigran herausgearbeitete Details. Der neue Sound tut sein Übriges zum Erfolg dieser beliebten Lokomotive.



Oktober 2014:
Die bislang größte Schlepptenderlokomotive unseres Sortiments ist die BR 45. Ein Prachtstück, egal ob im Anlagenbetrieb oder in der Vitrine. Zum bewährten Ausfederungsprinzip des Fahrgestells kam hier die mittige Rückstellung der Achsen hinzu. Unsere BR 45 kommt trotz ihrer Länge durch einfache 1020 mm Radlen – das hat zuvor keine andere Firma konstruktiv geschafft.

November 2014:
Eines unserer Jubiläumsmodelle war die V 100. Viele meinten, es wären davon doch genügend am Markt, der Verkaufserfolg dieser Classic Edition hat sie eines besseren belehrt. Dieser ist vor allem auf die akribisch genaue Ausführung der Details, kombiniert mit einem wirklich hervorragenden Preis zu erklären. Ein Modell, das Freude bereitet und so universell einsetzbar ist wie kein anderes.

2015



März 2015:
Als Güterzugbegleitwagen ist der Pwghs 54 eine Abwandlung aus dem Gms 54. Alle Umbauten des Vorbilds wurden berücksichtigt. Die Türen sind zum Öffnen, Stromabnahme über die Kugellager der Achslager, gefederte Achsen und Ganzmetallbauweise aus Messing unterstreichen den Wert des Modells.



Februar 2015:
Das gab es noch nie, denn unser Opel Rekord P1 wird in 49 verschiedenen Ausführungen zeitgleich gefertigt. Damit gibt es so viele Varianten eines Modellautos in 1:32 wie noch nie zuvor. Auch als Ladegut für unsere Off55-Autotransporter gedacht, hat der P1 zu öffnende Türen, der Kombi eine zu öffnende Heckklappe, eine feine Innenausstattung und lenkbare Vorderräder.

März 2015:
Dass die Serie hochwertiger Güterwagen der Premium Edition weiter geht, zeigt der Gms 54. Aus ihm entstehen auch Bahndienstwagen mit Innenbeleuchtung und Decoder. Mit 42 gefertigten Versionen sprengt er alle bisher dagewesene Vielfalt, ohne dass an anderer Stelle gespart wurde, denn der Gms lässt auch hinsichtlich der Modellausführung keine Wünsche offen.



August 2015:
Was den Dampflokkreunden die BR 01, ist die V200 den Liebhabern von Diesellokomotiven. Die Formensprache Ende der 1950er Jahre ist markant, die Zugleistungen legendär und das Erscheinungsbild majestätisch. So auch bei unserem Messingmodell, das mit durchbrochenen Lüftergittern, funktionsfähigen Lüftern, zwei Motoren, Sound, zwei auf die Motoren synchronisierten Rauchentwicklern und Einzelachsabfederung aufwartet.

August 2015:
V300 – die große Schwester der V200. Als Krauss-Maffei diese gewaltige sechsachsige Großdiesellok baute, lief sie zuerst in auffälligen blauen und roten Werkslackierung ein. So fällt sie auch im Modell besonders auf. Die limitierte Serie von insgesamt 200 Exemplaren macht die V300 zu einem Leckerbissen für Königsbahner.

Dezember 2015:

Als Ergänzung zu den lange vergriffenen D36 und den bevorstehenden D28 ist der PwPost4ü-28 als kombinierter Pack-Postwagen die richtige Wahl. Auf aktuellstem Modellniveau hinsichtlich technischer und optischer Ausstattung, ist dieser Waggon eine Bereicherung in vielen Zügen und hilft dabei auch, „Länge“ zu sparen. Eine komplette Inneneinrichtung, flackerfreie Innenbeleuchtung, alle Türen zum Öffnen, Stromabnahme über Achslager und kuppelbare und bewegliche Faltenbälge machen den Waggon zu einem kleinen Original.



Februar 2016:

Als erste reine DR-Lokomotive ist mit der BR 015 die vielleicht populärste Vertreterin in Ost und West gefunden. In neun Varianten mit Speichen- und Boxpokrädem, Kohle- und Ölfeuerung, mit und ohne Seitenschürzen und mit vielen weiteren Unterscheidungsmerkmalen wird diese Lok kommen.



Juni 2016:

Juni 2016: Man könnte denken, die V60 sei in Spur 1 bereits ausreichend vorhanden. Mit unserem Modell haben wir Individualität, Detail und Funktion neu definiert. Mit individuellen Loknummern, drei verschiedenen Rangierkupplungen und einem in dieser Preisklasse exklusivem Detaillierungsniveau, hat sich die V60 einen Platz auf den Anlagen verdient.

September 2016:

Die 75 1118 der UEF hatte uns als Vertreterin der 1'C1 Lokomotiven begeistert. Die Modelle hingegen haben unsere Kunden begeistert. Die Weltneuheit „dynamische Dampfpfeife“, bei der der Rauchaustritt der Lokpfeife der Akustik des Pfiffs folgt, ist nur eine der Besonderheiten. Der neu konzipierte Rauchentwickler lässt nun die zentrale Befüllung für Zylinderdampf, Schornstein und Dampfpfeife zu. Nahezu alle Klappen, Türen und Teile, die im Original auch beweglich sind, wurden ins Modell umgesetzt. Die Leitungen und Griffstangen an den Länderbahnloks sind farblich abgesetzt, die Feuerbüchse erstmals offen und mit nachgebildetem Glutbett dargestellt.



November 2016:

Ein Herzensprojekt wird wahr. Die BR 18.4 des BEM hatte uns seit vielen Jahren in ihren Bann gezogen. Dieses Gefühl holen wir für uns und unsere Kunden nun auf die Modellgleise. Die vielleicht eleganteste Vertreterin der Länderbahn Loks besticht mit ihrer Formschönheit und lange währendem Einsatz. Zehn als limited gebaute Sondermodelle in königsblauer Lackierung ergänzen als Besonderheit die Reihe der zehn unterschiedlichen Serienmodelle. Dabei haben wir erstmals etwas Besonderes gemacht: Die Museumslokomotive 18 478 haben wir in allen Epochen von ihrer Indienststellung bis zum Einsatz als Museumslok auch im Modell realisiert.

September 2016:

Kurz nach der 75er kommt die BR 55 zur Auslieferung. Wieder eine Neuheit, die KM1 erstmals ins Modell umgesetzt hat, die servoelektronische Feuerbüchsentüre mit nachgebildetem Glutbett! Ein wunderbarer Effekt, der automatisch oder nach Abruf über die Funktionstaste synchron zum Kohleschaukeln abgerufen wird. Dass darüber hinaus an unserer BR 55 alles so ist, wie es bei einem Premium Modell sein soll, versteht sich von selbst.



Oktober 2015:

Als erste Elektrolok haben wir uns für die E32 entschieden. Dass wir hier ebenso kompromisslos das Vorbild durch alle Epochen ins Modell umsetzen wie bei Dampf- und Dieselloks ist Ehrensache. Dieser Ellok Oldtimer verstand es so auch, den einen oder anderen eingefleischten Dampflokkliebhaber zu begeistern. Kein Wunder, zu öffnende Maschinenraum- und Führerstandstüren mit kompletter Inneneinrichtung, servobetriebene Stromabnehmer und ein besonders realistischer Sound begeistern den Modellbahner.



Dezember 2015:

Zur Tradition wurde unsere jährliche Hausmesse am Nikolauswochenende. Mit einem gemütlichen Stammtisch, interessanten Vorträgen, der Präsentation neuer Handmuster und vielen Informationen aus erster Hand zu Technik, Produktion und Service ist die Veranstaltung für viele Kunden zum Pflichttermin geworden. Fachsimpeln unter Gleichgesinnten, gemütliches Zusammensein, attraktive Angebote und das persönliche Gespräch stehen im Mittelpunkt. Der Kontakt zu unseren Kunden ist uns wichtig und nirgends so ausgeprägt wie auf unseren Hausmessen.

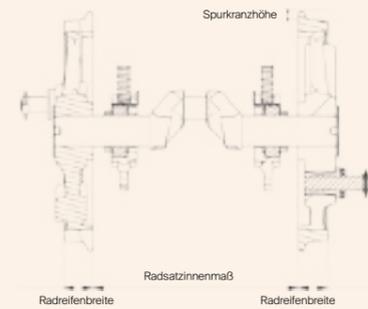
2016

2017



Die wichtigsten Begriffe und Ausstattungsmerkmale im Überblick

KM1 Radsatznormen der Spur 1:



NEM (Norm Europ. Modellbahnen):

Der Standard für normale Gleise (auch NEM Gleise und Weichen) der Spur 1. Über 90 % der Fahrzeuge und Anlagen sind mit diesem Radsatz kompatibel.

Radreifenbreite	5,7 mm
Radsatzinnenmaß	40 mm
Spurkranzhöhe	1,8 mm

FS (Finescale):

Näher am Original, aber nicht ganz. Für Finescale Radsätze werden größere Radien und in jedem Fall Finescale Weichen benötigt. Besonders die Lage des Radlenkers im Bereich der Herzstücke muss zum Radsatz passen.

Radreifenbreite	5,0 mm
Radsatzinnenmaß	41,4 mm
Spurkranzhöhe	1,3 mm

Scale (Maßstäblich 1:32):

Wie das Original, nur kleiner. Scale Radsätze sind in erster Linie aus optischen Gründen, zu Ausstellungszwecken oder für sehr große Radien mit Scale Gleissystemen gedacht. Die Bautoleranzen der Anlage müssen hier für einen sicheren Betrieb auf einem Minimum reduziert werden.

Radreifenbreite	4,4 mm
Radsatzinnenmaß	42,5 mm
Spurkranzhöhe	0,85 mm

Mindestradius:

Kleinsten Radius, den das Modell sicher durchfahren kann, gilt jedoch nicht für Finescale Räder.

Individuelle Beschriftung:

Ein Service aus unserem Haus, eine Lokomotive nach ihren Wünschen mit einer individuellen Loknummer und Stationierung zu versehen. Nur bei Dampflokomotiven und der V 100 möglich.

KM1 HQ Sound:

Ein von uns aufgenommenener und gesampelter Sound vom Vorbild. Dabei achten wir besonders auf die Modellgegebenheiten und stimmen den Ton darauf ab.

Energiespeicher oder Stützkondensator:

Verhindert das Aussetzen von Geräusch, Licht oder Funktion eines Modells bei verschmutzten Gleisen oder kürzeren stromlosen Abschnitten. Dadurch flackern auch unsere Innenbeleuchtungen bei den Personenwagen nicht während des Betriebs.

Ringisolierte Radreifen:

Zwischen der Lauffläche aus Edelstahl und dem eingepressten Messingrad befindet sich eine nichtleitende Isolierung.

Stromabnahme über Achslager:

Wartungsfreie und verschleißfreie Technik, um den Fahrstrom für das Modell über die Kugellager der Achsen abzunehmen. Diese Art der Stromabnahme ist vor allem sehr geräuscharm.

Rollfähiges Getriebe:

Kein Freilauf, sondern eine geringe Selbsthemmung in der Getriebeabstimmung, die es erlaubt die Räder noch von Hand zu drehen, je nach Modell sogar zu schieben.

LüP:

„Länge über Puffer“ des Modells
DCC / Motorola / Selectrix:
Gebräuchliche Formate für digitale Modellbahnsteuerungen.

Bahngesellschaften:

- DR:** Deutsche Reichsbahn (Ost)
- DRG:** Deutsche Reichsbahngesellschaft
- DB:** Deutsche Bundesbahn
- ÖBB:** Österreichische Bundesbahn
- CFL:** Chemins de Fer Luxembourgeois

Editionen:

- Classic:** Großserienmodelle aus Zinkdruckguss oder Kunststoff.
- Premium:** Messing Handarbeitsmodelle, in der Regel Einmalserien.
- Limited:** Messing Handarbeitsmodelle in einmaliger, limitierter Auflage.
- System:** Als Vollsortimenter bieten wir nicht nur rollendes Material an, sondern auch alles Zubehör, was Sie zum Bau und Betrieb Ihrer Anlage benötigen.



Dynamische Dampfpeife

Der Dampfaustritt folgt dynamisch synchron zur Akustik der Lokpeife.



Maschinenraumbelichtung

Beleuchtung im Maschinenraum bei Dieselloks.



Epoche I: ca. 1835 bis 1920



Epoche II (a, b, c): ca. 1920 bis 1945



Epoche IIIa: ca. 1945 bis 1957 Epoche IIIb: ca. 1957 bis 1969



Epoche IV: ca. 1969 bis 1990



Epoche V: ca. 1990 bis 2006 Epoche VI: ab 2006



Servoelektronische Umsteuerung

Die Steuerung wird für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt automatisch ausgelegt.



Zylinderdampf

Dampfausstoß aus den Zylindern, unabhängig schaltbar.



Dynamic Smoke

Rauchentwickler mit dynamisch gesteuertem, synchronem Dampfausstoß.



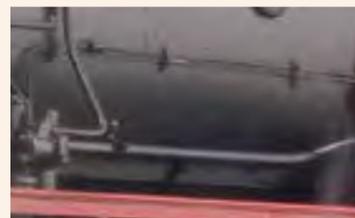
Führerstandsbeleuchtung

Warmweißes Licht im Führerstand.



Schmierpumpenantrieb

Nachgebildetes Gestänge zum Antrieb der Zentralschmierung.



Triebwerksbeleuchtung

Nachbildung der Wartungsbeleuchtung im Triebwerksbereich.



Tachowelle

Im Vorbild zur Geschwindigkeitsmessung.



Durchbrochene Lüftergitter

Mit Einblick auf die drehenden Lüfterräder.



Beweglicher Wasserkastendeckel

Darunter befindet sich oft der Schalter für den Motor.



Elliptische Speichen



Funktionsfähige Vorreiber



Spurkranzschmierpumpe



Zu öffnende Dome



Funktionsfähige Lüfterräder



Flexible Bremsschläuche

Diese können wie im Vorbild gekuppelt werden.



Beflochtene Sitze

Elektrostatisch beflochtene Sitze für realistische Stoffoptik.



Schraubenkupplungen

Originalgetreue Kupplungen für den Betrieb auf großen Radien.



KM1 Doppelhakenkupplungen

Spielkupplung für einen sicheren Fahrbetrieb.



Servo-Rangierkupplungen

Über Funktionstaste schaltbare elektronische Kupplungen.



Mehrfarbig ausgelegtes Führerhaus

Seitenwände, Dach, Manometer und Handräder sind farblich abgesetzt.



Echtholz Führerhausboden

Detail aus echtem Holz, gelasert und gebeizt.

Einsteigen bitte!

Nach unserem erfolgreichen Startset „Kö1“ haben wir uns für ein neues System, zum Einstieg in die Königspur entschieden. Auch in unserem Maßstab kann in nahezu jedem Raum eine Anlage entstehen. Wichtig dabei ist die Wahl des Themas und die Möglichkeit der individuellen Planung. Gerade dies erfüllen oft Startsets mit starrem Gleisplan und Raster nicht. Zudem soll der sukzessive Ausbau hinsichtlich Fahrzeugen, Gleisen und Digitaltechnik möglich sein. Daher haben wir uns für die Trennung der unterschiedlichen Bereiche für unsere Sets entschieden. Eines bleibt jedoch gleich, der günstige Preis! Bei den Startsets von KM1 haben Sie Preisvorteile gegenüber dem Einzelkauf der Komponenten.

Zugset „BR 98“

Es ist schon bezeichnend, dass die kleine „Berg“ als wohl populärste Vertreterin der bayerischen Gattung D VI ein ganzes Jahrhundert unter Dampf ihren Dienst tat. Viele Lokomotiven dieser Baureihe waren noch bis in die 1970er Jahre als Werkslokomotiven oder Dienstloks in Bahnbetriebswerken auch bei der Bahn eingesetzt. Dem Zugset liegt ein umfangreiches Beschriftungsset bei, samt Lokschildern und Naßschieber. So können Sie Ihren ganz individuellen Einstieg gestalten. Das Modell entspricht ansonsten der technischen Ausführung unserer Serienmodelle (siehe Seite 74). Mit den dazu passenden Wagen O 02 und K 06 entsteht schon ein kleiner Zug, der auf kleinsten Radien bereits mit Schraubenkupplungen wie im Original gefahren werden kann. Dabei sind die Kohlewagen für Kohle und Schlacke und die Klappdeckelwagen z. B. zur Bevorratung von Sand ideal für ein kleines BW!

- Art.-Nr. 100008 Set NEM, Epoche IIIa mit Lokomotive BR 98⁷⁵, O 02, K 06
- Art.-Nr. 100009 Set NEM, Epoche IIIb mit Lokomotive BR 98⁷⁵, O 02, K 06

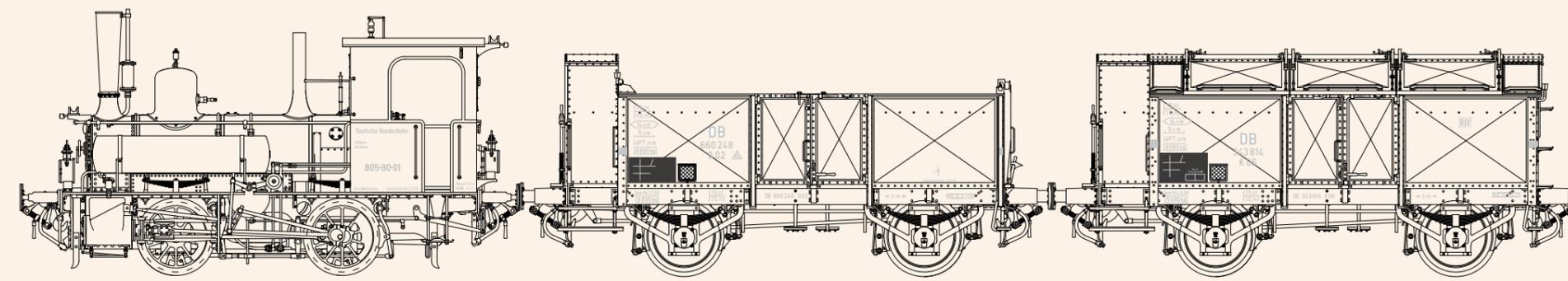


Digitalset

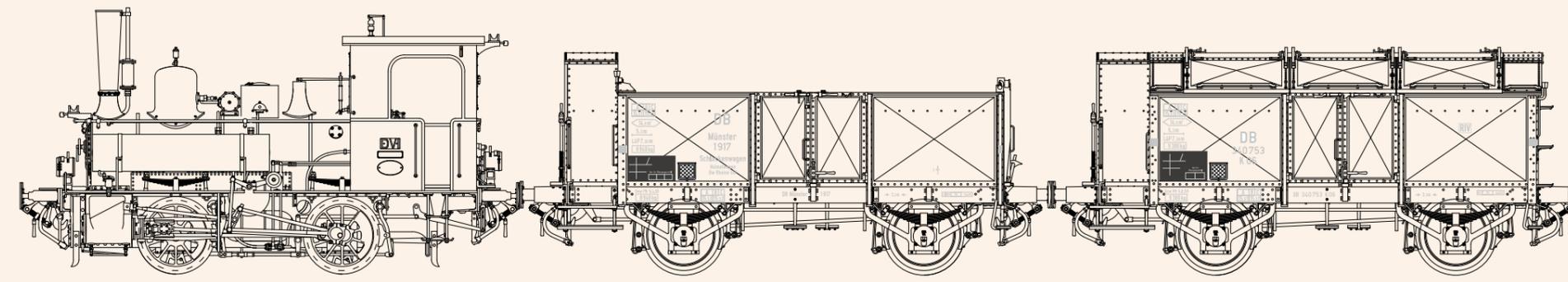
Unsere Steuerungen System Control 4 und System Control 7 sind optimal für die Anforderungen der Spur 1 ausgelegt. Beide sind untereinander und mit unserem System Radio Funkhandregler kombinierbar (siehe Seite 223). In Verbindung mit der Artikelnummer unserer Zugsets „BR 98“ bekommen Sie einmalig die von Ihnen gewünschten Digitalkomponenten mit einem Sonderrabatt:
 SC 4: 10 %
 SC 7: 15 %
 System Radio Set: 15 %, nur in Verbindung mit der Bestellung einer SC 4 oder SC 7 samt Zugset.

Gleisset

Ihre Fantasie und der zur Verfügung stehende Platz definieren das Thema und die Größe Ihrer neuen Spur 1 Anlage. Ob es ein kleines Funktionsdiorama, eine transportable und erweiterbare oder feste Anlage wird, planen und bestimmen Sie. Wir begleiten Sie dabei mit unseren Gleissets. Sie können einmalig in Verbindung mit der Bestellung eines Zugsets „BR 98“ die gewünschten Gleise mit einem Sonderrabatt von 10 % dazu bestellen (siehe ab Seite 182).



Art.-Nr. 100008 Set NEM, Epoche IIIa mit Lokomotive BR 98⁷⁵, O 02, K 06



Art.-Nr. 100009 Set NEM, Epoche IIIb mit Lokomotive BR 98⁷⁵, O 02, K 06



Foto: Der Klappdeckelwagen K 06 mit optionaler Werkspatinierung, kompromisslos bis ins Detail.



Original oder Modell?

Wenn Sie
sich diese
Frage stellen,
haben wir
unser Ziel
erreicht.



Baureihe 01 Altbaukessel - seit 90 Jahren im Dienst

Schon die Baureihenbezeichnung deutet es an: Die 01 steht häufig an erster Stelle, wenn der Eisenbahner an schnelle, leistungsfähige Maschinen denkt. Diesen Status konnte sie über mehrere Jahrzehnte verteidigen.

Die insgesamt 231 Exemplare entstanden von 1926 bis 1938. Es war die erste Einheitslokomotive mit der Achsfolge 2'C1' und zudem die stärkste Maschine für den Schnellzugdienst. Während der Serienfertigung wurden verschiedene kleinere Veränderungen vorgenommen. Besonders auffällig ist die Vergrößerung der vorderen Laufräder von 850 auf 1000 mm ab der 01 102, gleichzeitig wurden die Bremsen verstärkt. Damit konnte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 auf 130 km/h angehoben werden. Bei der DB war die Baureihe bis 1973 im Einsatz, bei der DR sogar bis Anfang der 80er Jahre. Dort wurden ab 1962 35 Maschinen rekonstruiert und in 01⁵ umgezeichnet. Bei der DB wurden von 1957 bis 1961 50 Lokomotiven mit dem Hochleistungskessel der Baureihe 01¹⁰ ausgestattet. Fünf Loks blieben betriebsfähig erhalten, darunter die 01 150 als wohl bekannteste Vertreterin ihrer Gattung.

Modell: Metallmodell aus Zinkdruckguss, Messing und Edelstahl, Bühler Motor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit realistischem KM1 HQ Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit Zylinderdampf und Dampfpeife neuester Generation mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, servoelektronische Umsteuerung, Triebwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, rote Zugschlußbeleuchtung am Tender schaltbar, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Schmierpumpenantrieb, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 74,8 cm, Gewicht ca. 6,5 kg.

Erhältlich in 10 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 100131 bis 100140 (NEM), 110131 bis 110140 (FS) und 120131 bis 120140 (SC).



Foto: Archiv Michael Meinhold



Foto: Slg. Michael Meinhold



Foto: Die Altbau 01 hat die gleichen Räder, Kuppelstangen und Rahmen wie die BR 01.5.



Baureihe 01⁵ der DR

Die Baureihe 01⁵ entstand als Umbaulok bei der Deutschen Reichsbahn der DDR. Sie war gewissermaßen die Antwort auf die westdeutsche Neubaukessel-01. Die sogenannte Reko 01⁵ kam regelmäßig mit den Interzonenzügen nach Westdeutschland und erfreute sich großer Beliebtheit. Die Leistungs-optimierung der Dampfloks erreichte zweifellos mit dieser Maschine bei der DR Ost einen ihrer Höhepunkte. Auch äußerlich unterscheidet sich die BR 01⁵ 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. Das Modell entstand in neun verschiedenen Versionen von der Epoche IIIb bis zur Museumslok, sowohl als kohle- wie auch als ölgefeuerte Maschinen in der bewährten Premium Edition-Qualität mit feinsten Detaillierung und gewohnter Ausstattung.





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, Triebwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, servomotorische Umsteuerung, ringisolierte Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen (nicht bei Boxpok), Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, 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 1020 mm, LüP ca. 76 cm, Gewicht ca. 7 kg. **Erhältlich in 10 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 100150 bis 100159 (NEM) bzw. 110150 bis 110159 (FS).**





Baureihe 03

Die Fahrzeuge der Baureihe 03 wurden zwischen 1930 und 1937 als Schnellzuglokomotive für Strecken gebaut, die nur für Achslasten bis 18 t geeignet waren. Von diesen konstruktiv an die Baureihe 01 angelehnten Maschinen wurden 298 Exemplare von den Firmen Borsig, Krupp, Henschel, und Schwartzkopff gebaut. Das geringere Gewicht wurde durch leichtere Barrenrahmen, kleinere Kessel und kleinere Zylinder erreicht. Ab der Betriebsnummer 03 123 befanden sich die Pumpen in der Fahrzeugmitte und ab der Betriebsnummer 03 163 hatten die Loks größere vordere Laufräder. Die Deutsche Bundesbahn hatte etwa 154 Maschinen im Bestand, die Deutsche Reichsbahn der DDR 86 Maschinen. Ab dem Jahr 1962 stattete die Deutsche Reichsbahn der DDR ihre Fahrzeuge mit Mischvorwärmern aus. Diese Baureihe wurde mit Schlepptendern der Bauarten 2'2T30, 2'2'T32 und 2'2'T34 eingesetzt. Die „leichte 01“ war bei der DB noch bis 1972 unentbehrlich. Erst dann wurde sie ausgemustert. Bis heute sind noch einige BR 03 z. T. als betriebsfähige Museumsmaschinen erhalten.

Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing, Bühler Motor, KM1 HQ Sound, ESU LokSound XL 4.0 Decoder, Dynamic Smoke mit Zylinderdampf neuester Generation, Breitbandlautsprecher, fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung, Kurzkupplungs-Kinematik, epochengerechte Detaillierung der Versionen, Führerstandsbeleuchtung mit beleuchteter Tenderrückwand, mehrfarbig lackierter Führerstand, Sanddom zum Öffnen, funktionsfähige Vorreiber, Schmierpumpenantrieb, Spurkranzschmierpumpenantrieb (je nach Version), zu öffnende Wasserkastendeckel, Feuerbüchsenbeleuchtung, Triebwerksbeleuchtung, elliptische Speichen, Barrenrahmen mit Verschraubungen, bewegliche Führerhaustüren, 2 Tendervarianten, Warmlicht LED's, ringisolierte Edelstahl-Radreifen, Achsen und Antrieb kugelgelagert, Federpuffer, Schraubekupplung tauschbar gegen KM1- oder Klauenkupplung, LüP ca. 75 cm, Gewicht ca. 7 kg, Mindestradius 1020 mm.

Erhältlich in 9 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 100301 bis 100309 (NEM) bzw. 110301 bis 110309 (FS).



Baureihe 03¹⁰

Als Weiterentwicklung der 03 entstand ab 1939 die Baureihe 03¹⁰. Kriegsbedingt wurde sie nur bis 1941 gebaut; statt der geplanten 140 wurden nur 60 Exemplare fertiggestellt. Um durch die Reduzierung des Luftwiderstands höhere Geschwindigkeiten zu erzielen erhielt die Baureihe Stromlinienverkleidungen, mit Teil- oder Vollverkleidungen im Triebwerksbereich. Letztere konnten sich aus thermischen Gründen nicht bewähren und wurden bereits 1942 den teilverkleideten Loks angeglichen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde gleichzeitig von 150 auf 140 km/h reduziert. Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm die DB 26 Loks, die DR 19 Loks, neun Maschinen gingen nach Polen und drei in die Sowjetunion. Beide deutsche Bahngesellschaften entfernten schon früh die Stromlinienverkleidungen. Nur für kurze Zeit (1950 bis 1954) trugen drei DB-Loks das Führerhaus, den Kessel und die Zylinder in stahlblauer Lackierung. Auch bei dieser Baureihe zeigten sich Ermüdungserscheinungen an den Kesseln. Sie wurden daher von der Fa. Krupp ersetzt. Außerdem wurden sie mit Neubauten modernisiert. Dennoch wurden alle 03¹⁰ der DB bis September 1966 ausgemustert und verschrottet. Bei der DR wurden die Loks aufwendig rekonstruiert, einschließlich neuer Kessel. Bis auf eine Ausnahme erfolgte ab 1965 der Umbau auf eine Ölhauptfeuerung. Die Maschinen wurden im hochwertigen Schnellverkehr eingesetzt und waren bis Ende der 70er Jahre im Einsatz. Nur die DR-Lok 03 1010 wurde betriebsfähig erhalten, 03 1090 dient als Ausstellungsstück.



Foto: Archiv MIBA, BR 03 1014 Altbaukessel in stahlblauer Lackierung



Foto: Archiv MIBA, schön zu sehen der Farbunterschied zwischen Rauchkammer und Kessel.

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler Motor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit realistischem KM1 HQ Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit dynamischer Dampfpfeife und unabhängigem Zylinderdampf neuester Generation mit 40 Minuten. Laufzeit pro Füllung, einfaches Füllen über Schornstein, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Triebwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung mit nachgebildetem Glutbett und servomotorisch öffnender Feuerbüchsen-türe, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, rote Zugschlussbeleuchtung am Tender schaltbar (auch vereinfachtes Schlusslicht) robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, funktionsfähige Ausgleichshebel, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, Werkzeugkästen zum Öffnen, echte gebrochene Steinkohle, feinste nachgebildete Schmierleitungen, flexible und kuppelbare Bremsschläuche, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LÜP ca. 39,5 cm, Gewicht ca. 6,5 kg.
Erhältlich in 8 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 100321 bis 100328 (NEM), 110321 bis 110328 (FS) und 120321 bis 120328 (SC).



Foto: Slg. Michael Meinhold

Baureihe 05

Von der mächtigen Schnellzuglok der Baureihe 05 wurden von der Firma Borsig zwischen 1935 und 1937 lediglich drei Exemplare gebaut. Die 05 003 erhielt einen Frontführerstand und eine Kohlenstaubfeuerung, konnte sich jedoch nicht bewähren. Alle drei Maschinen bekamen vollständige Stromlinienverkleidungen, die bis knapp über Schienenoberkante reichten. Zur Wartung der Triebwerke wurden Rollläden integriert. Mit einer weinroten Lackierung hoben sich die Loks deutlich von allen anderen Baureihen ab. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug 175 km/h. Im Mai 1936 erzielte die 05 002 zwischen Hamburg und Berlin einen Geschwindigkeits-Weltrekord von 201 km/h. In diesem Jahr begann auch der planmäßige Einsatz zwischen Hamburg und Berlin (05 001 und 05 002). Die 05 003 wurde 1944 analog zu den beiden anderen Loks umgebaut und die Verkleidung komplett entfernt. Nach Kriegsende blieben die drei Loks bei der DB, wurden aber erst 1950 instandgesetzt. Dabei wurden noch vorhandene Teile der Stromlinienverkleidungen entfernt. 1958 wurden alle drei Lokomotiven ausgemustert, erhalten blieb die 05 001. Sie bekam im AW Weiden teilweise ihre Stromlinienverkleidung zurück und steht seit 1963 im Verkehrsmuseum in Nürnberg (heute: DB-Museum).

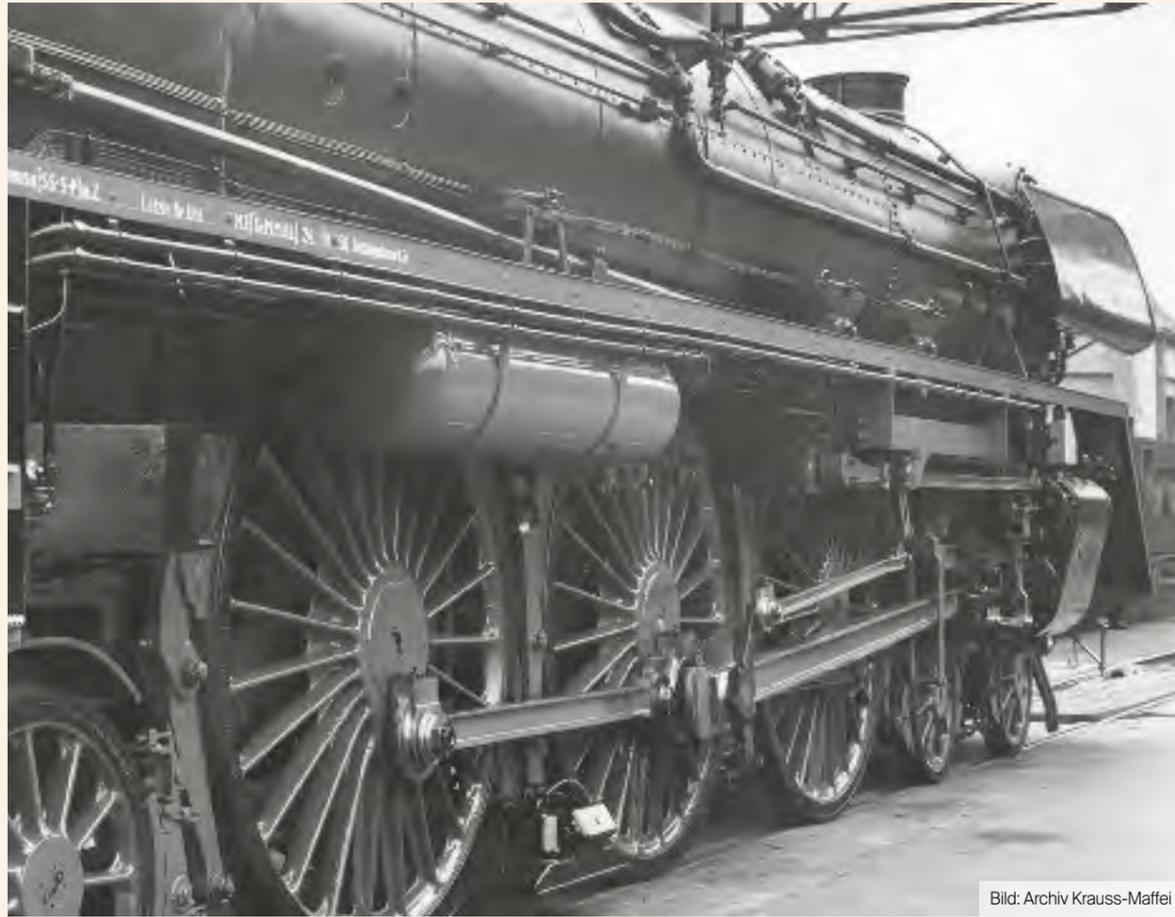


Bild: Archiv Krauss-Maffei

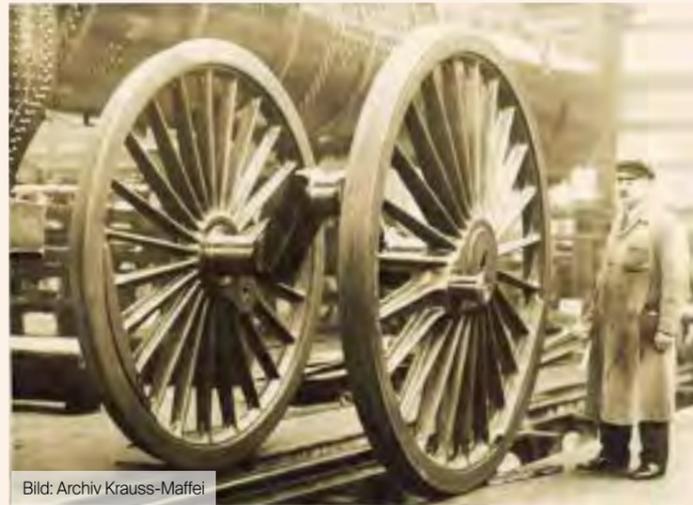


Bild: Archiv Krauss-Maffei

Modell: Metallmodell aus Zinkdruckguss, Messing und Edelstahl, Bühler Motor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit realistischem KM1 HQ Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit Zylinderdampf und Dampfpfeife neuester Generation mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, servoelektronische Umsteuerung, Triebwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, rote Zugschlußbeleuchtung am Tender schaltbar, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Schmierpumpenantrieb, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1394 mm, in einfachen Kurven 1176 mm LüP ca. 82 cm, Gewicht ca. 7 kg. **Erhältlich in 10 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 100501 bis 100510 (NEM), bzw. Art.-Nr. 110501 bis 11510 (FS) und Art.-Nr. 120501 bis 120510 (SC).**



Bild: Werksfoto Krauss-Maffei

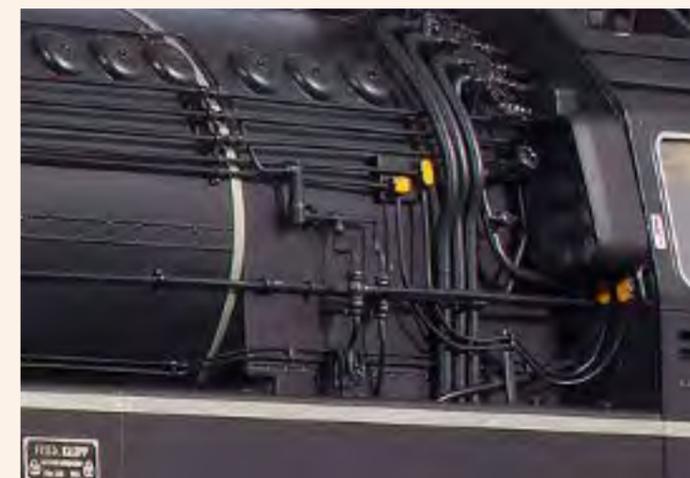


Baureihe 10

Die elegante Legende

Die beiden von Krupp gebauten Exemplare der Baureihe 10 wurden 1957 abgeliefert und unter den Betriebsnummern 10 001 und 10 002 eingereiht. Gekuppelt war die Lok mit dem eigens dafür entwickelten Tender 2'2'T40. Der rasche Traktionswandel der DB trug dazu bei, dass es bei den beiden Baumustern blieb und keine Serienfertigung erfolgte. Die 10 001 war anfangs kohlegefeuert und mit einer Ölzusatzfeuerung zum Ausfahren von Leistungsspitzen versehen. Lok 10 002 hingegen erhielt gleich eine Ölhauptfeuerung, auf die dann die 10 001 später ebenfalls umgerüstet wurde. Der von Krupp verbaute Mehrfachventil-Heißdampfregler wurde bei beiden Maschinen in den 1960er Jahren durch einen Einfachventil-Heißdampfregler ersetzt. Die Baureihe 10 erfreute sich beim Personal allgemeiner Beliebtheit. Die Ausmusterung der 10 002 erfolgte im Januar 1967, die der 10 001 im Juni 1968. Die 10 001 ist noch heute im Deutschen Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg erhalten. Die Baureihe 10 ist vielleicht die eleganteste und zugleich imposanteste Vertreterin deutscher Dampflokomotiven und eine Legende ihrer Gattung.





Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler Motor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit realistischem KM1 HQ Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf und dynamischer Dampfpfeife, 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 zum Austausch für große Räder und die Vitrine gratis Zylinderverkleidungen ohne Radausschnitte bei.

Erhältlich in 10 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 10110 bis 101110 (NEM), 111101 bis 111110 (FS) und 121101 bis 121110 (SC).



Baureihe 18¹ / württembergische C

Die „schöne Württembergerin“ war die kleinste Länderbahnpazifik mit Achsfolge 2'C1' und mit ihren 1800 mm Treibrädern passend für die Topographie der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn (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 Kup-

pelachse. 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

Die schöne Württembergerin

übernommen, wo sie als Baureihe 18¹ 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 50er 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.

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit realistischem KM1 HQ Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf, einfaches Füllen über Schornstein, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, servoelektronisch öffnende Feuerbüchsentür, realistisch nachgebildetes Glutbett, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Lichtwechsel Weiß/Rot schaltbar, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugellagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugellagert 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 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.

Erhältlich in 7 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 101851 bis 101857 (NEM), 111851 bis 111857 (FS) und 121851 bis 121857 (SC).

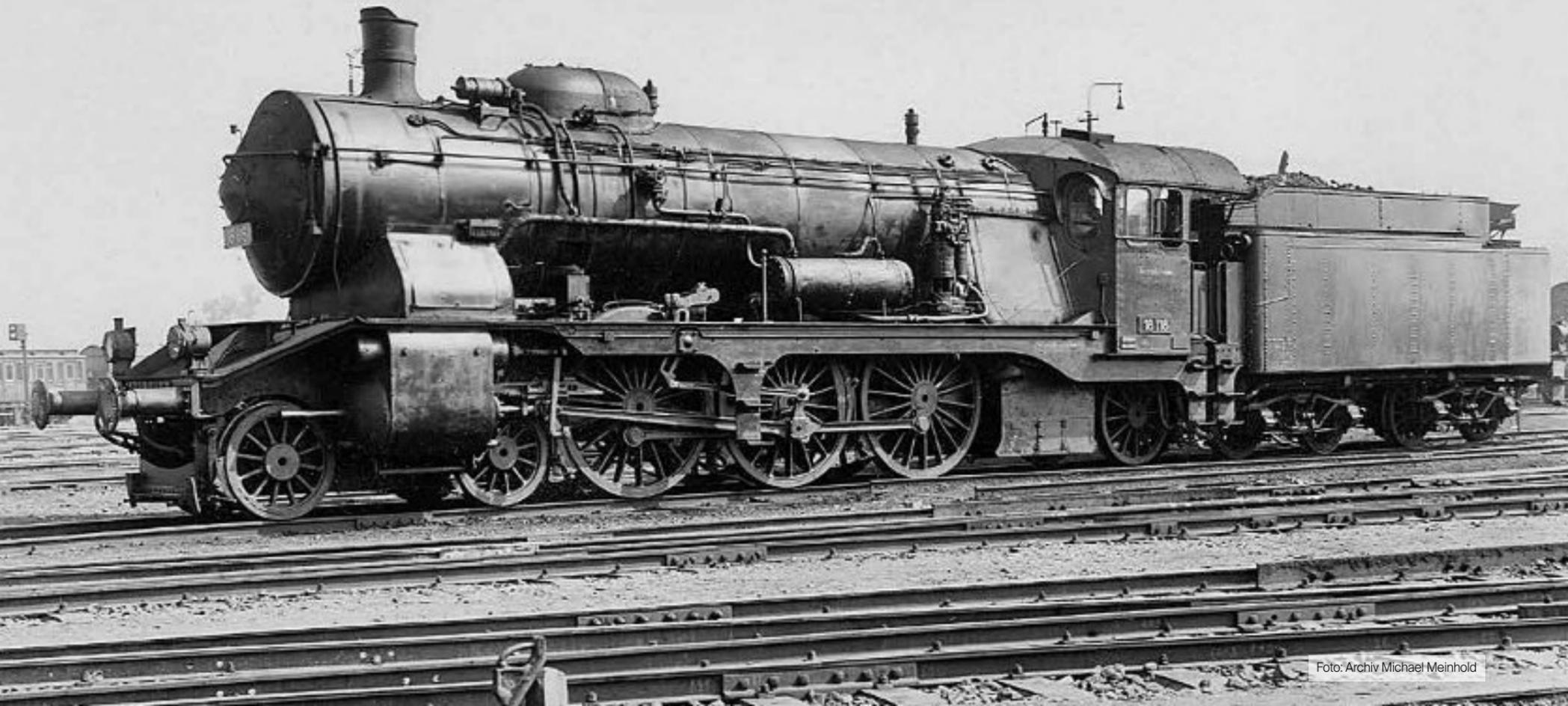
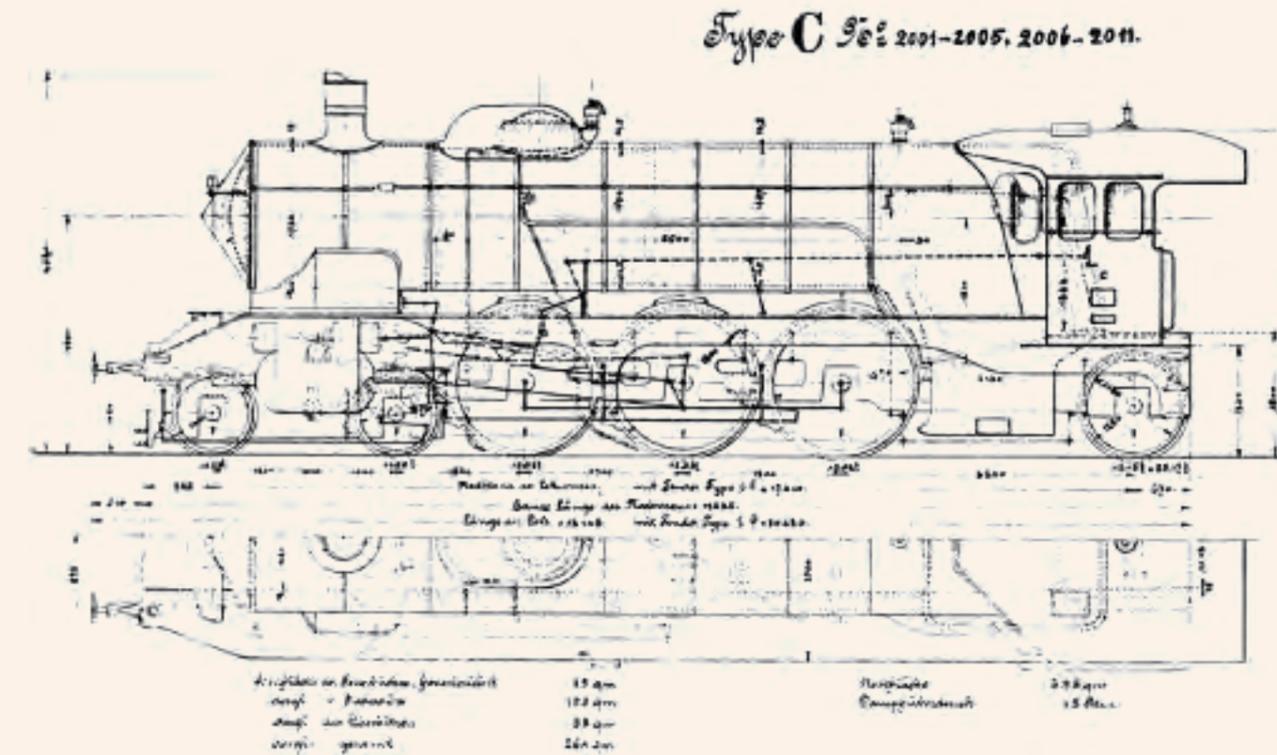


Foto: Archiv Michael Meinhold





Baureihe 18⁴ / bay. S^{3/6} Die Schnellzug-Königin

Elegant. Zuverlässig. Leistungsstark. Mit diesen Prädikaten kann man die Gattung der bay. S^{3/6} wohl am besten beschreiben. Über 25 Jahre wurde sie gebaut und in 159 Exemplaren geliefert. Aufgrund ihres großzügig dimensionierten Kessels war sie wie keine andere Dampflokomotive für Langläufe geeignet. Eine Spitzenleistung stellte die durchgehende Bespannung des D 463 München - Frankfurt - Köln mit 635 km Laufleistung am Stück dar. Ihr zeitlos eleganter Auftritt, vor allem geprägt durch das Vierzylinder-Verbundtriebwerk und das typische Windschneide-Führerhaus, fasziniert seit je her Generationen von Eisenbahnfreunden. Die 18 478 (bay. 3673) wurde 1918 bei J. A. Maffei in München unter der Fabriknummer 4536 für die Königlich Bayerische Staatsbahn gebaut. Dem Schweizer Ingenieur Serge Lory und nachfolgend dem Engagement des Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen ist es zu verdanken, dass diese eindrucksvolle Schönheit noch heute erlebt werden kann. Aktuell ist sie wieder in ihrem ursprünglichen grünen Länderbahnanstrich im Nördlinger BEM (Bayerisches Eisenbahnmuseum) zu bewundern.



Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit realistischem KM1 HQ Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit 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, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, servomotorische Umsteuerung, Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, funktionsfähiger Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand, originale Schraubenkupplungen, austauschbar gegen Doppelhaken- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 66,8 cm, Gewicht ca. 6,5 kg.

Erhältlich in 11 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 101840 bis 101849 (NEM) bzw. 111840 bis 111849 (FS).



Baureihe 44 (043/044) Der „Jumbo“ für die Güterzüge

Die Serienfertigung dieser gewaltigen 3-Zylinder Güterzuglokomotive begann im Jahr 1937. Insgesamt wurden 1753 Maschinen dieser Gattung für die Deutsche Reichsbahn hergestellt. Ab 1958 wurden bei der Deutschen Bundesbahn 36 Lokomotiven auf Ölhauptfeuerung umgerüstet und mit umgebauten Tendern der Bauart 2'2'T34 gekuppelt. Danach waren die ab 1968 als 043 geführten Maschinen eine der stärksten deutschen Dampflokomotiv-Baureihen. Mit 2.100 PS und einem Zuggewicht von bis zu 2.400 t bleiben ihre Einsätze wohl vor allem vor den schweren Erzzügen im Emsland unvergessen. Als am 26. Oktober 1977 das Ende des Dampflokzeitalters bei der DB vollzogen wurde, erfolgte auch die Ausmusterung der letzten ölgefeuerten „Jumbos“. Einige wenige Lokomotiven wurden als Übergangskriegslokomotiven mit dem Versuchswannentender 2'2'T34 an die Reichsbahn geliefert. Diese waren bei der Deutschen Bundesbahn bis Ende der 60er Jahre im Einsatz.

Modell, vollständige Neukonstruktion: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, voll nachgebildetes 3-Zylinder-Triebwerk, digitaler Sounddecoder neuester Generation mit realistischem KM1 HQ 3-Zylinder Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke und Zylinderdampf 5. Generation mit 40 Minuten Laufzeit pro Füllung mit dynamischer Dampfpeife, Triebwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardanantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, servomotorische Umsteuerung, ringisolierte Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkas-tendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, servoelektronisch öffnende Feuerbüchsentür, realistisch nachgebildetes Glutbett, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddome zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Führerhausboden aus Echtholz, mehrfarbig lackiertes Führerhaus, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 71 cm, Gewicht ca. 7 kg.

Erhältlich in 12 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 104420 bis 104431 (NEM), 114420 bis 114431 (FS) und 124420 bis 124431 (SC).



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie



Präzision im Modell.





Foto: Slg. Stefan Carstens

Baureihe 50⁴⁰ „Franco Crosti“

Bereits 1951 hatte die DB zwei Lokomotiven (Basis: BR 52) mit Franco-Crosti-Vorwärmern ausgestattet und als Baureihe 42⁹⁰ eingereiht. Obwohl es Probleme mit Korrosion gab, folgten ab 1954 weitere 31 Maschinen. Im Unterschied zur 42⁹⁰ erhielten sie nur einen Vorwärmerkessel und folglich auch nur einen zusätzlichen Schornstein. Als Baureihenbezeichnung wurde 50⁴⁰ gewählt. Der Umbau erfolgte im AW Schwerte.

Mit dieser Technik konnte, bei etwa gleichem Aufwand für die Unterhaltung, eine Kohleersparnis von 22 % erzielt werden. Die 50 4011 wurde beim Umbau mit einer Ölhauptfeuerung ausgerüstet. Auch diese Loks zeigten schon bald Korrosionsschäden am Vorwärmer und am zusätzlichen seitlichen Schornstein und wurden daher 1961 aus dem Betrieb genommen. Die erforderlichen Reparaturen machten den Kosten-

vorteil zunichte. Bis Mitte 1967 wurden daher alle Maschinen ausgemustert und schließlich verschrottet. Durch den Vorwärmer und den zusätzlichen, seitlich am Kessel angebrachten Schornstein haben die Franco-Crosti-Loks, obwohl auf der Baureihe 50 basierend, ein ungewöhnliches Erscheinungsbild, mit dem sie sich deutlich von allen anderen Dampflok der DB unterscheiden.



Foto: Slg. Stefan Carstens

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler Motor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit realistischem KM1 HQ Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf und dynamischer Dampfpeife, einfaches Füllen über Schornstein, servomotorische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung mit nachgebildetem Glutbett und servomotorisch öffnender Feuerbüchsentüre bei Kohleloks, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht

LED's, rote Zugschlussbeleuchtung schaltbar (auch vereinfachtes Schlusslicht), robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromabnahme über die Achslager, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, bewegliche Schiebefenster, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertü-

re, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, flexible und kuppelbare Bremsschläuche, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, KM1 Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 72 cm, Gewicht ca. 6,5 kg. **Erhältlich in 8 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 105041 bis 105048 (NEM), 115041 bis 115048 (FS) und 125041 bis 125048 (SC).**



Foto: Archiv Michael Meinhold





Baureihe 55

Die ab 1913 bei der K.P.E.V. als verstärkte Normalbauart der preußischen G 8 gebaute G 8' war die am häufigsten gebaute Länderbahnlokomotive überhaupt. Mit 5.155 für Deutschland und viele weitere europäische Bahnverwaltungen gebauten Exemplaren wurde ihre Stückzahl nur noch von den Kriegslokomotiven der Baureihe 52 übertroffen. Die bei der DRG als Baureihe 55 eingereihten Lokomotiven hatten durch den vergrößerten Kessel eine höhere Achslast von 17,6 Tonnen. Dadurch waren sie hervorragend für den schweren Güterzugdienst mit einer Spitzengeschwindigkeit von 55 km/h geeignet, auch der schwere Verschubdienst war

eine Domäne der BR 55. Rund 690 Maschinen wurden bei der DRG mit einer Vorlaufachse versehen, wodurch sich die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h erhöhte. Diese wurden als Baureihe 56²⁻⁸ geführt. Gekuppelt waren sie mit preußischen Tendern der Bauart pr. 3T 16,5. Der Erfolg dieser Konstruktion zeigt sich auch darin, dass z. B. die nach Schweden gelieferten Maschinen dort bis 1973 im Einsatz waren. Bei der DB wurden die Loks bereits ein Jahr früher ausgemustert. Zwei Exemplare sind museal erhalten geblieben, darunter die 55 3345 (055 345-3) im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen.





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, servomotorische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung mit nachgebildetem Glutbett und servomotorisch öffnender Feuerbüchsentüre, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, rote Zugschlussbeleuchtung, schaltbar robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, ringisolierte Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, funktionsfähige Ausgleichshebel, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, bewegliche Schiebefenster, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, zu öffnende Einströmkastenverkleidung, Werkzeugkästen, Schränke für Schmiermittel und Signalmittel zum Öffnen, feinste nachgebildete Schmierleitungen, flexible und kuppelbare Bremsschläuche, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, KM1 Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 57,1 cm, Gewicht ca. 6 kg. **Erhältlich in 14 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 105501 bis 105514 (NEM) bzw. 115501 bis 115514 (FS).**

Erinnerung erleben.





Baureihe 56 Die vielseitige Umbaulok

Da die Lokomotiven der preußischen Gattung G 8¹ in sehr hoher Stückzahl verfügbar waren, entschied man sich bei der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft ab 1934 diese umzubauen und mit einer Bisselachse auszustatten. Der Kessel wurde weiter nach vorne versetzt und etwas angehoben. Der Grund lag nahe: Durch die zusätzliche Vorlaufachse, konnte die neu entstandene Baureihe 56²⁻⁸ wesentlich höhere Geschwindigkeiten fahren. Es wurde eine Verbesserung von 55 km/h auf 70 km/h erreicht. Somit konnte sie nicht nur als Güterzuglok, sondern auch erfolgreich vor Reisezügen eingesetzt werden. Zudem wurde durch die neue Achsanordnung eine geringere Achslast erzielt, was sie dann auch tauglich für Nebenbahnen machte. So war die ehemalige

BR 55 als neue Baureihe 56 für den universellen Einsatz gut gerüstet. Insgesamt wurden knapp 690 Maschinen in den Jahren 1934 – 1941 modifiziert und wieder in Dienst gestellt. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren noch etwa 410 Loks dieser Gattung erhalten, die DB übernahm 368 Exemplare. Diese waren bis 1968 im planmäßigen Einsatz durch ganz Deutschland, bei der DR Ost wurde die nun als 56¹ bezeichnete Lok ab 1970 z-gestellt. Auch die ÖBB übernahm fünf Exemplare, sie wurden als Reihe 656 eingeordnet, schieden jedoch bereits 1956 aus dem Betriebsdienst aus. Museal erhalten geblieben ist die in Polen verbliebene ex. 56 511, welche bei der PKP als Tr.5-65 Dienst tat. Sie steht im Eisenbahnmuseum Wolsztyn.



Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler Motor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit realistischem KM1 HQ Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängiger Zylinderdampf neuerer Generation mit dynamischer Dampfpeife, einfaches Füllen über Schornstein, servomotorische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuer-

büchsenbeleuchtung, servoelektronisch öffnende Feuerbüchsentür, realistisch nachgebildetes Glutbett, in Fahrrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, rote Zugschlussbeleuchtung, robuster Kardanantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromabnahme über Achslager, Radsterne

mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkasten- deckel, bewegliche Führerhaustüren und mehrfarbig ausgelegtes Führerhaus, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echt-

holzboden, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 57,1 cm, Gewicht ca. 6 kg.

Erhältlich in 7 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 105601 bis 105607 (NEM), 115601 bis 115607 (FS) und 125601 bis 125607 (SC).





Baureihe 70⁰ / bay. Pt $\frac{2}{3}$

Die Gattung Pt $\frac{2}{3}$ der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h, einer LüP von 9165 mm und einem komfortablen Wasservorrat von 6 m³, war auf Nebenbahnen anzutreffen. Durch die Beschaffenheit des Heißdampftriebwerks und ihres Fahrwerks wurde selbst in Gleisbögen mit 140 m Radius noch ein guter Kurvenlauf erreicht. Zudem hatte die Maschine hinten am Führerhaus ursprünglich eine Durchgangstüre, durch welche man die speziell konzipierten Durchgangswagen der bayerischen Länderbahn betreten konnte. Nach und nach wich diese Tür dem Aufsatz zur größeren Kohlebevorratung. Die DRG übernahm alle 97 Maschinen als Baureihe 70 und rüstete sie zum Teil mit einer Bissel-Achse um. Bis auf die 70 050 überlebten alle den Zweiten Weltkrieg und taten bis 1963 zuverlässig ihren Dienst. Als letzte Pt $\frac{2}{3}$ wurde am 13. Juli 1963 die 70 083 bei der DB ausgemustert. Sie ist heute noch als betriebsfähige Museumslokomotive erhalten und erfreut sich großer Beliebtheit. Die BR 70⁰ passt ideal zu unseren bayerischen Lokalbahnwagen der Bauart bay 05 (siehe Seite 174).



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie von 2005, Ausführung der DRG mit Kohletrichter und Durchgangstüre.



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie von 2005 mit geschlossenem Kohlekastenaufsatz.



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie von 2005 in bayerischer Ausführung ohne Kohletrichter.



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie 2005 in ÖBB Ausführung



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie von 2005

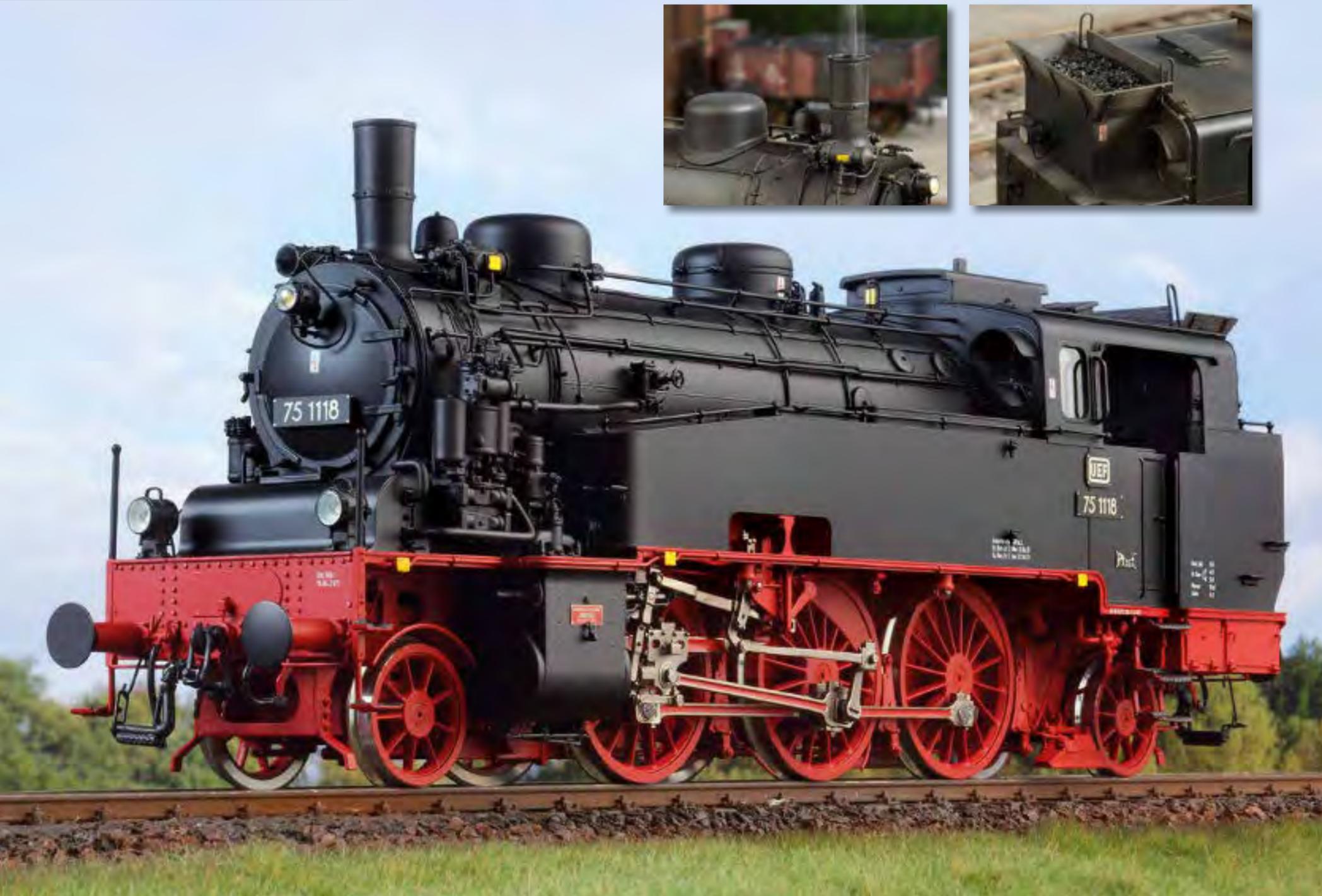
Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, ESU LokSound XL 4.0 Sounddecoder mit realistischem KM1 HQ Sound und Energiepuffer, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf neuester Generation, einfaches Füllen über Schornstein, servomotorische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, servoelektronisch öffnende Feuerbüchsentür, realistisch nachgebildetes Glutbett, 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. **Erhältlich in 8 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 107020 bis 107027 (NEM), 117020 bis 117027 (FS) und 127020 bis 127027 (SC).**



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie von 2005

Dampfatosphäre erleben.





Baureihe 75^{4, 10-11}

Die Badener genossen eine Vorreiter-Rolle bei Dampflokomotiven der Bauart 1' C 1' in Deutschland. Die guten Erfahrungen mit den ersten Maschinen der Gattung VIb veranlassten die Badischen Staatseisenbahnen dazu, solche Maschinen weiter zu beschaffen. Um das zunehmende Verkehrsaufkommen künftig bewältigen zu können, wurde zusätzlich eine verstärkte Ausführung in Auftrag gegeben. Diese unterschied sich von den Vorgängermaschinen durch den asymmetrischen Achsstand, den größeren Treibraddurchmesser und das Heißdampftriebwerk. Außerdem konnte durch die zwischenzeitlich höhere zulässige Achslast auf den badischen Hauptstrecken ein vergrößerter Kessel mit Überhitzer berücksichtigt werden. Die Maschinen wurden von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe konstruiert und bei der Badischen Staatseisenbahn mit einer Auflage von insgesamt 135 Stück im Zeitraum zwischen 1914 und 1921 als Gattung VIc Rei-

he 1 bis Reihe 9 in Dienst gestellt. Bis auf die zwei Bauserien der Reihen 5 und 7 mit zusammen 23 Fahrzeugen, die von der Fa. Arnold Jung gebaut wurden, wurden alle Maschinen in der heimischen Lokomotivfabrik gefertigt. Die VIc hatte zudem eine Zulassung auf 90 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Reihen waren gering. Ab der Reihe 2 erhielten die Maschinen einen Vorwärmer, der quer vor der Rauchkammer angeordnet war, eine Speisewasserpumpe und einen Lüfteraufsatz auf dem Führerhausdach. Der Sanddom war jetzt über der Treibachse angeordnet. Ab Reihe 3 wurde die kupferne Feuerbüchse gegen eine aus Stahl ausgetauscht. Rahmenverstärkungen wurden an den Maschinen der Reihen 8 und 9 vorgenommen. Die Vergrößerung des Treibraddurchmessers von 1480 (Gattung VIb) auf 1600 mm und die damit erhöhte zulässige Höchstgeschwindigkeit gestattete auch einen Einsatz der Maschinen im

leichten Schnellzugdienst. Die Maschinen der Gattung VIb und VIc machten zusammen etwa 50 % des badischen Lokomotivbestandes aus. Die DRG übernahm 107 Maschinen und reichte sie als Baureihen 75⁴ und 75¹⁰⁻¹¹ ein. Aufgrund der guten Erfahrungen und der universellen Einsetzbarkeit für fast alle Betriebsarten, nahmen Ende der zwanziger Jahre zehn Maschinen der Gattung VIc ihren Dienst bei der Berliner Stadtbahn auf. Zur DB kamen noch 66 Lokomotiven. Im Jahre 1967 wurde die letzte Vertreterin der Gattung VIc, die 75 1118 ausgemustert. Sie blieb jedoch erhalten und war auf dem Gelände der TU Karlsruhe und später im DGE-Museum Neustadt/Weinstraße abzw. ausgestellt. Nach einer Aufarbeitung und Wiederinbetriebnahme durch die UEF wird sie zur Zeit auf der Lokalbahnstrecke Amstetten - Gerstetten vor Museumszügen eingesetzt.



Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Glockenanker-Motor, ESU LokSound XL 4.0 Sounddecoder mit realistischem KM1 HQ Sound und Energiepuffer, Visaton Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf neuester Generation mit dynamischer Dampfpeife, einfaches Füllen über Schornstein, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardanantrieb 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, Führerhaustüren, zu öffnende Werkzeugkästen, bewegliche Schiebefenster, Dachlüftung und Windschot, 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. 39,6 cm, Gewicht ca. 5 kg.

Erhältlich in 8 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 107501 bis 107508 (NEM) bzw. 117501 bis 117508 (FS).



Baureihe 94⁵⁻¹³ / preußische T 16¹

Preußens Kraftpaket

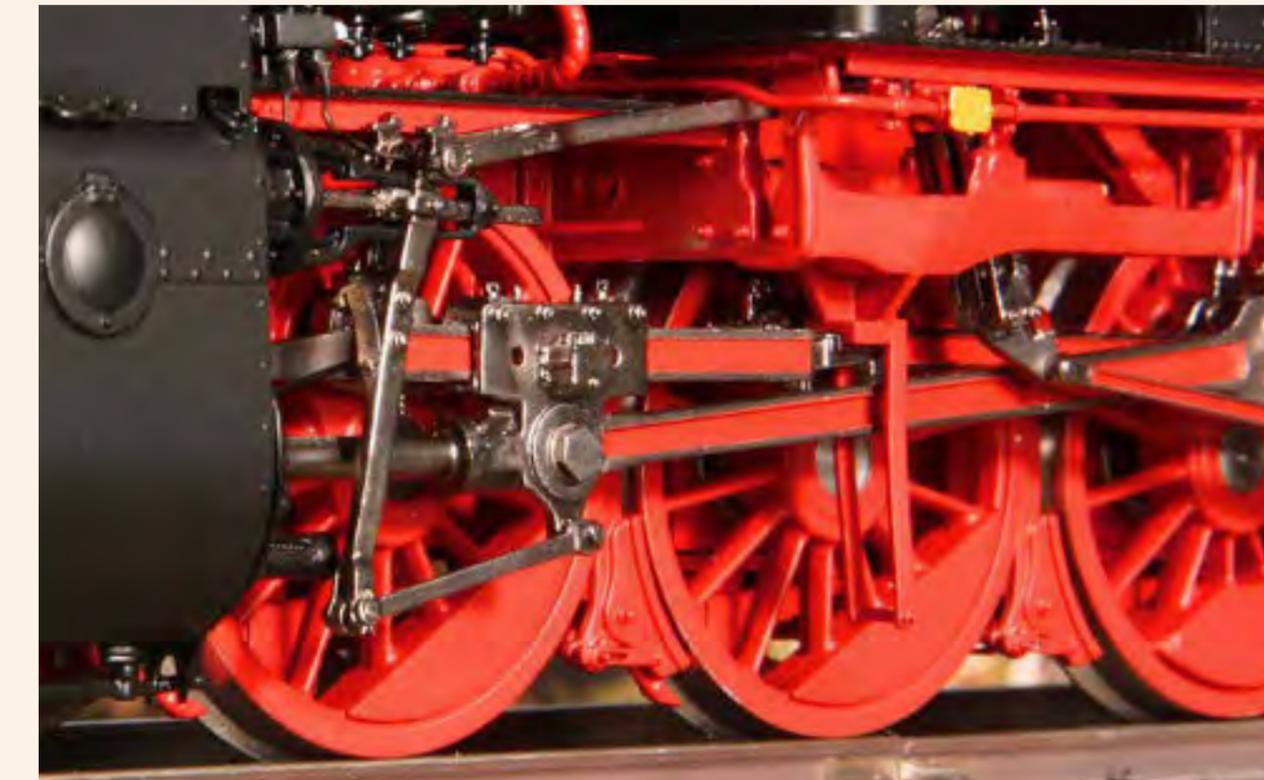
Die ab 1913 in Serie gefertigten Maschinen der preußischen Gattung T 16¹ (Baureihe 94⁵⁻¹³) zählten zu den besonders langlebigen und erfolgreichen Güterzuglokomotiven. Dabei handelte es sich um eine verstärkte und verlängerte Version der T 16 (Baureihe 94²⁻⁴). Durch ihre drei seitenverschiebbaren Achsen waren sie in der Lage, auch enge Gleisbögen zu durchfahren. Sie waren nicht nur leistungsfähige Maschinen für den Verschiebedienst, sondern kamen auch auf Steil- und Zahnradstrecken im Reibetrieb zum Einsatz. Insgesamt wurden bis 1924 1236 Fahrzeuge dieser Bauart für Preußen und die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft sowie für die Reichseisenbahn Elsaß-Lothringen (sechs Exemplare) beschafft. Bei der Deutschen Bundesbahn wurden die letzten 94er erst 1974 ausgemustert. Bei der DR-Ost wurde die Baureihe ebenfalls Anfang der siebziger Jahre durch Dieselloks ersetzt.



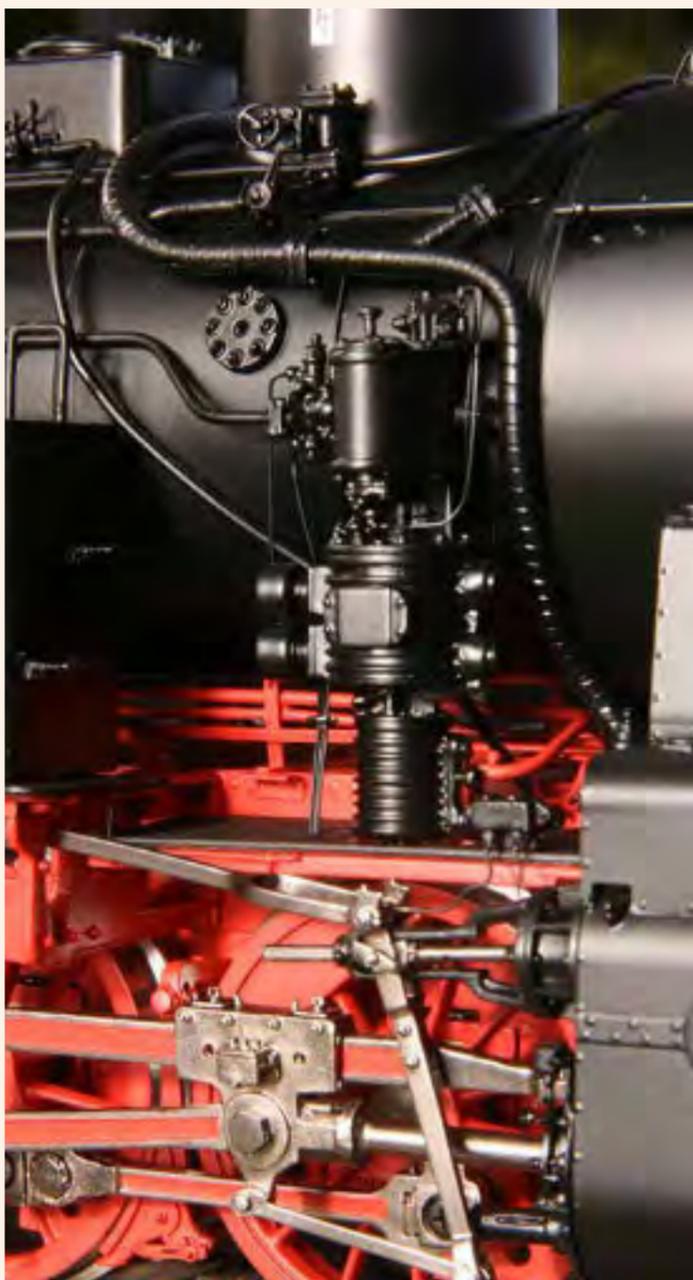
Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie



Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler Motor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit realistischem KM1 HQ Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf und dynamischer Dampfpfeife, einfaches Füllen über Schornstein, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung mit nachgebildetem Glutbett und servomotorisch öffnender Feuerbüchsenstüre, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, rote Zugschlussbeleuchtung schaltbar (auch vereinfachtes Schlusslicht), robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugellagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugellagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromabnahme über Achslager, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, funktionsfähige Ausgleichshebel, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, Werkzeugkästen zum Öffnen, echte gebrochene Steinkohle, feinste nachgebildete Schmierleitungen, flexible und kuppelbare Bremsschläuche, mit beiliegendem, aufsteckbarem Schornsteinaufsatz, Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1- oder Klauenkupplungen, vorbereitet zur einfachen Nachrüstung mit KM1 Servokupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 39,5 cm, Gewicht ca. 4,5 kg. **Erhältlich in 10 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 109421 bis 109430 (NEM), 119421 bis 119430 (FS) und 129421 bis 129430 (SC).**



Modell der 1. Lieferserie mit preußischer Lackierung



Handmuster, Januar 2016



Baureihe 98⁷⁵ / bayerische D VI

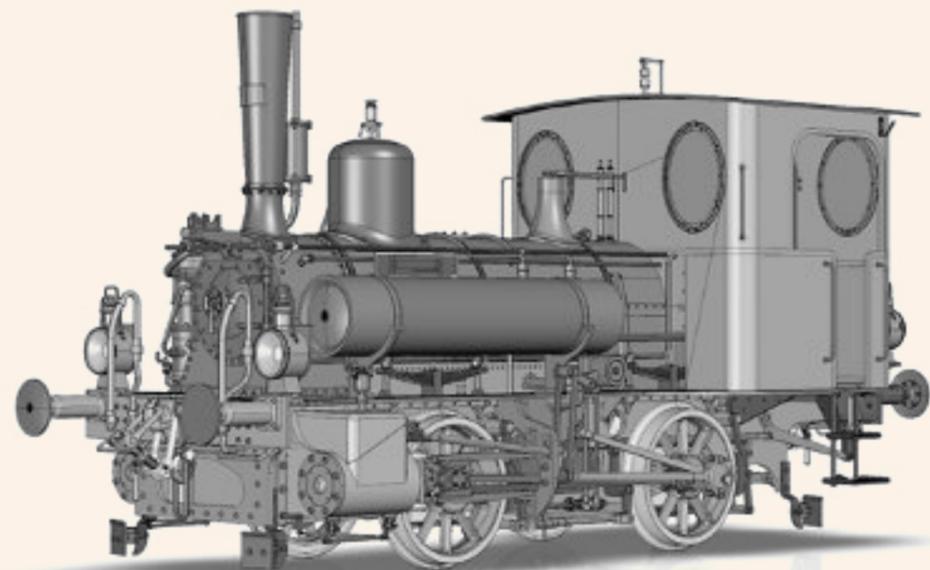
Was gibt es über die bay. D VI alles zu sagen? Sicher war diese hübsche kleine Lok nicht „die“ Standardmaschine der DB, aber bei genauerer Betrachtung eröffnet sich ein höchst interessanter und vielseitiger Einsatz bis zur Epoche IV. Gebaut wurde die „Berg“ im Jahre 1883 für die bayerische Lokalbahn. Als leichte, aber robuste Konstruktion waren die Lokomotiven dieser Gattung auf Nebenstrecken anzutreffen. Die DRG übernahm immerhin noch 26 Loks und reihete diese als Baureihe 98⁷⁵ ein. Die „Berg“ ging bereits 1927 an das Torfwerk Raubling, wo sie bis 1965 aktiv Dienst tat. Ihre Schwesterloks waren jedoch noch als Schiffsbrückenloks, Bw-Loks und Werkloks teilweise bis Anfang der 1960er Jahre unterwegs. So kam es z. B. auch dazu, dass die bayerischen D VI 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!

Die DGEG erwarb die „Berg“ 1967 als Museumslok. Angetrieben wurde sie von einem Zweizylinder-Nassdampf-Triebwerk mit außen liegender 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 D VI noch unter Dampf – welche andere Dampflokomotive 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 ist sie im DGEG-Museum in Neustadt ausgestellt.



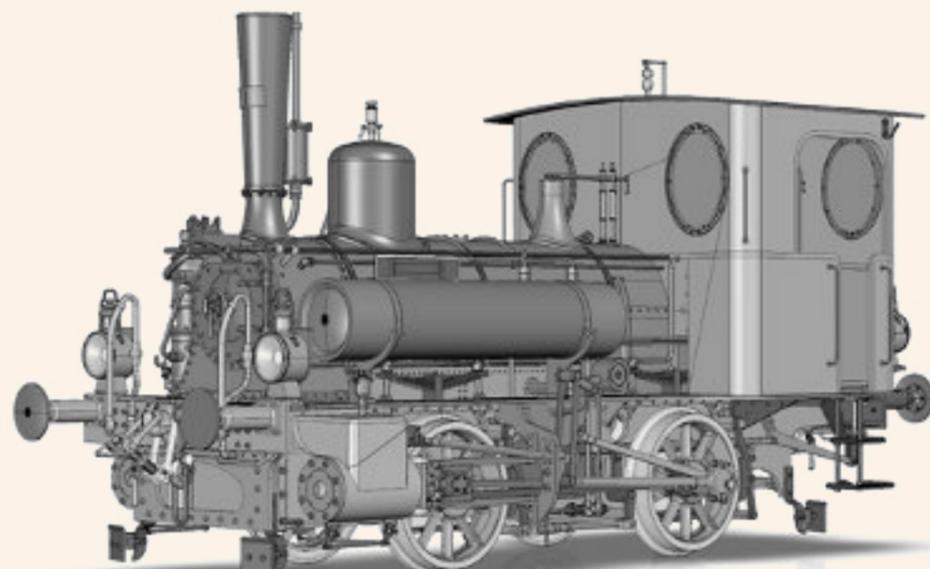
Art.-Nr. 109810
„Tisiphone“

Als limitiertes Sondermodell mit insgesamt 20 Exemplaren, fertigen wir diese Ausführung in Länderbahnlackierung. Die Tisiphone war in diesem Betriebszustand bereits mit einer Luftpumpe, einem Luftkessel und Druckluftbremse nachgerüstet. Ursprünglich hatte die 98⁷⁵ eine mechanische Bremsanlage.



Art.-Nr. 109814
„Berg“

In Epoche IIIb zeigte sich die 98⁷⁵ nicht nur zu den Filmaufnahmen der Lausbuben-geschichten von Ludwig Thoma mit Kohlekasten an der Rückwand des Führerhauses. Auch im Torfwerk Raubling tat sie so als Werkslokomotive fleißig ihren Dienst. Heute steht sie als Museumslok in Neustadt/Weinstraße



Modell: Ganzmetallmodell der „Classic Edition“. Hochleistungs-Digitaldecoder und KM1 HQ Sound, KM1 Dynamic Smoke Rauchentwickler mit radsynchronem Dampfstoß, Energiespeicher für zuverlässigen, ruckfreien Lauf auch auf verschmutzten oder kurzen stromlosen Gleisen, Radreifen aus Edelstahl, rollfähiges und kugelgelagertes Getriebe, kugelgelagerte Achsen mit Stromaufnahme im Achslager, dadurch wartungsfrei und geräuschfrei, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, originalgetreue Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung 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 D VI eignet sich hervorragend als Ergänzung ihres Fuhrparks als Privatbahn- Werks-, oder Betriebswerk-Lokomotive. Bringen Sie die von ihnen gewünschten Beschriftungen einfach an (Art.-Nr. 109815), „Auf Bundesbahngleisen zugelassen“, unterschiedliche Bw-Stationierungen und liegen dem Modell serienmäßig bei. Fragen Sie gerne auch nach individuellen Anschriften und Betriebsnummern für ihre D VI, wir versuchen so viel wie möglich zu realisieren – gestalten Sie sich ein Unikat für ihre Anlage oder das Diorama auf dem Schreibtisch!

Erhältlich in 6 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 109810 bis 109816 (NEM), 119810 bis 119816 (FS) und 129810 bis 129816 (SC).





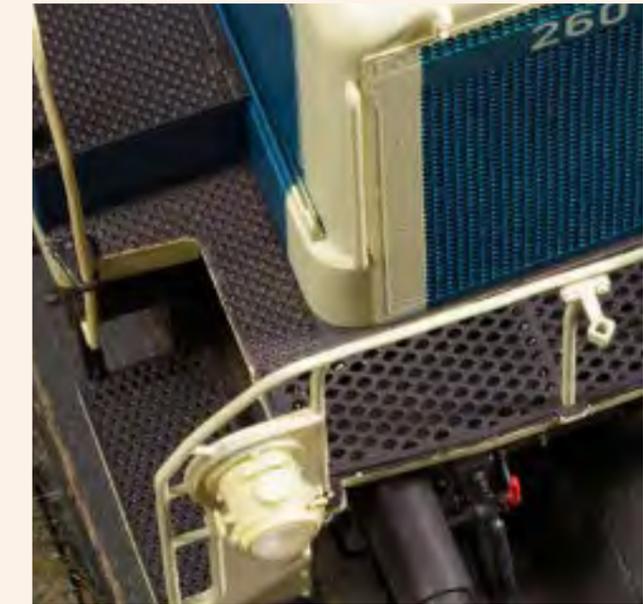
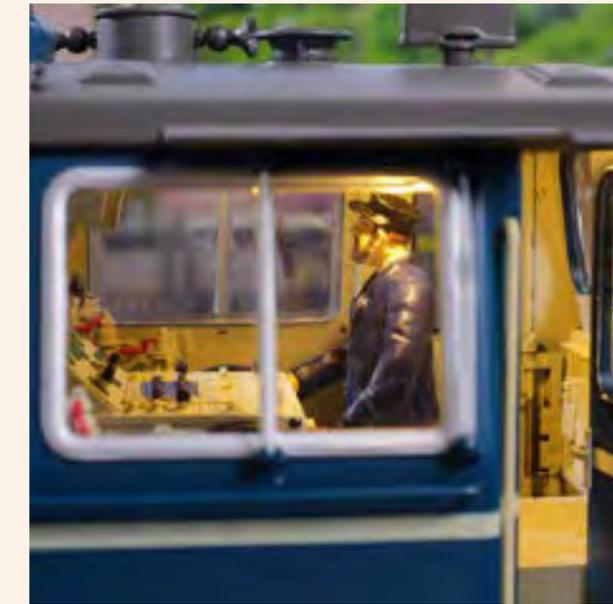
Faszinierend bis ins Detail.



V 60 / Baureihen 260, 360 bis 365

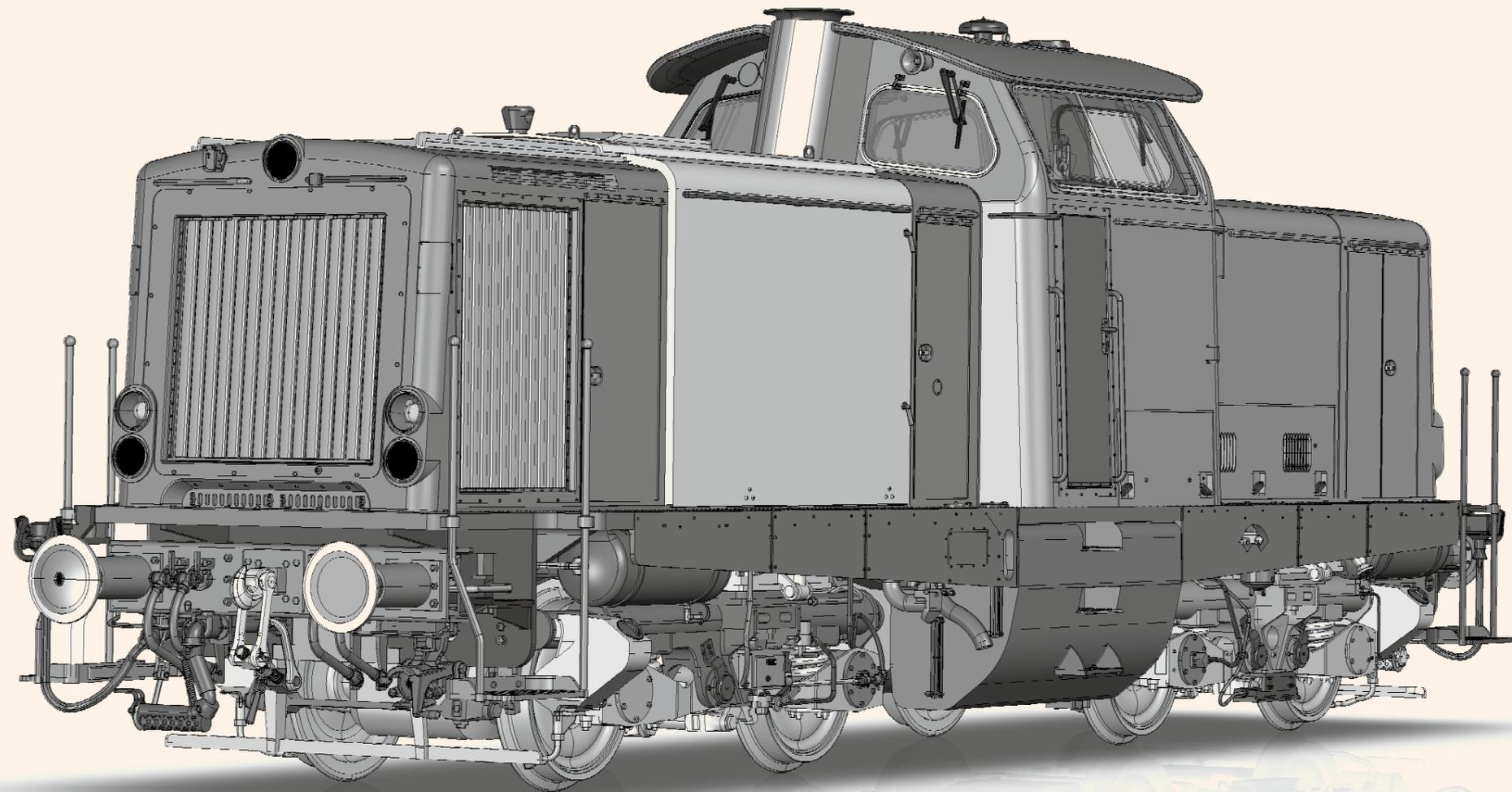
Die Deutsche Bundesbahn hatte nach ihrer Gründung einen Mangel an kleinen Rangierlokomotiven. Daher wurde ab 1951 „die“ Dieselsrangierlok der DB schlechthin entwickelt, an deren Bau und Entwicklung fast alle namhaften Lokomotivfabriken beteiligt waren. Die neue Baureihe V 60 wurde in einem Bauzeitraum 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 Loks 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 seitenverschiebbar gelagert und eine mechanische Spurranzschmiereinrichtung 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 80er Jahren wurden sie als Kleinlok umdeklariert und als Baureihen 360 bis 365 eingereiht. Die V 60 ist bis heute nicht von den Gleisen wegzudenken. Die mittlerweile bei nahezu allen Loks fast 50jährige 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 Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Rangierbeleuchtung schaltbar, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, vorbildgerecht ellip-tisch profilierte Räder, Federpuffer, bewegliche Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand, durchbrochene Lüftergitter, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplungen, Servokupplungen nachrüstbar, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 32,6 cm, Gewicht ca. 3,5 kg, inkl. speziell dafür gefertigter Lokführerfigur.

Erhältlich in 8 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 106001 bis 106008 (NEM) bzw. 116001 bis 116008 (FS). Zusammen mit Rangierkupplungen Art.-Nr. 106030 bis 106032 bestellbar.



V 100²⁰ / Baureihe 212

Nach der V 100¹⁰, der V 200 und V 300 bringt KM1 nun auch die ab 1962 in Serie gebaute Universal-Diesellok V 100²⁰ als Ganzmetallmodell auf den Markt. Das 38,4 cm lange Präzisionsmodell aus Zinkdruckguss und Messing wiegt rund 5 kg. Es hat einen Hochleistungsmotor mit einem robusten rollfähigen Kardanantrieb auf alle Achsen mit kugelgelagertem Getriebe. Alle Achsen sind kugelgelagert und gefedert. Die Stromaufnahme des Multiprotokoll-Digitaldecoders mit Soundelektronik erfolgt wartungs- und geräuscharm über die Achslager. Zudem gibt es den KM1 Dynamic Smoke Rauchentwickler mit Heizkessel-Funktion, funktionsfähige Lüfterräder, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's mit schaltbarem Lichtwechsel weiß/rot, Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, zu öffnende Führerhaustüren, detaillierte und mehrfarbig lackierte Führerstände inkl. einer eingebauten Lokführerfigur. Die Schraubenkupplungen sind austauschbar gegen KM1 Doppelhaken- oder Klauenkupplungen für den Zugbetrieb mit Waggonen auf Gleisradien ab 1020 mm. Zudem ist die Lok vorbereitet zum einfachen Nachrüsten der neuen KM1 Servokupplungen. Zudem kann die V 100²⁰/Baureihe 212 natürlich wieder gegen Aufpreis mit individueller Beschriftung bestellt werden. Ein optional bestellbarer Schneepflug und eine montierbare Wendezugsteuerung können weiterhin zur individuellen Gestaltung dieses Diesellok-Klassikers bestellt werden.



Foto: Wie ihre kleine Schwester, wird auch die BR 212 in ozeanblau/beiger Lackierung in Epoche IV gefertigt



Foto Serienmodell V 100: Der hintere Vorbau der BR 211 ist zur BR 212 nahezu identisch.

Modell: Classic Edition Modell in Gemischtbauweise, überwiegend aus Zinkdruckguss und Messing, Bühler Motor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit 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 Kardanantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, wartungs- und geräuscharme Stromaufnahme über Achslager, vorbildgerecht profilierte Räder, Federpuffer, bewegliche Führerhaustüren, detaillierter Führerstand, durchbrochene Lüftergitter und synchron zum Sound drehendes Lüfterrad, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplungen, Servokupplungen nachrüstbar, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 38,4 cm, Gewicht ca. 4,5 kg, inklusive speziell dafür gefertigter Lokführerfigur.

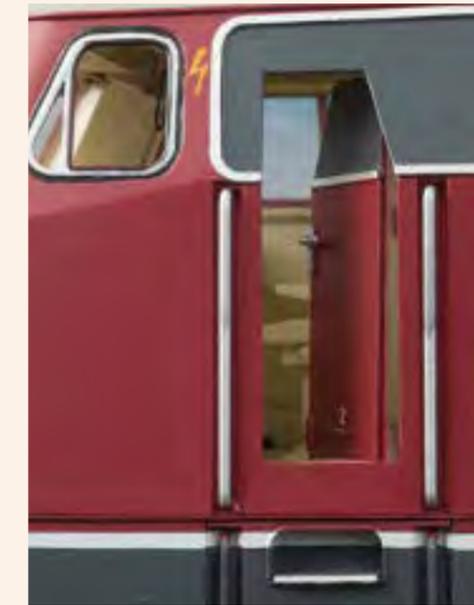
Erhältlich in 5 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 101021 bis 101025 (NEM), 111021 bis 111025 (FS) und 121021 bis 121025 (SC).



Bild: KM1 Handmuster Februar 2016

Baureihe 216 / V 160

Bereits im Frühjahr 1956 begann bei Krupp die Entwicklung der V 160. Nach einer Vorserie von zehn 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 V 160 und deren Weiterentwicklung entstand in wenigen Jahren eine ganze Lokfamilie mit über 800 Exemplaren. Nach dem 1968 eingeführten Baureihenschema der DB trugen diese die Baureihennummern 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.



Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit KM1 HQ Sound, 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.

Erhältlich in 11 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 101610 bis 101620 (NEM), 111610 bis 111620 (FS) und 121610 bis 121620 (SC).





V 200^o / Baureihe 220

Diese formschöne Lokomotive prägte die Erscheinung der Dieselloks wie kaum eine andere. Besonders auch in Verbindung mit der Formgebung des VT 11.5, spiegeln diese die exklusive Formensprache der DB in den 1950er Jahren wieder. Krauss-Maffei-Maschinen waren vor F- und D-Zügen und im schweren Reise- und Güterverkehr im Einsatz. Durch die Elektrifizierung vieler Strecken wurde sie von den E-Loks verdrängt.

Ab 1955 wurden 50 Maschinen, im Jahr 1958 noch einmal 31 Lokomotiven geliefert. Erst 1984 wurde die letzte V 200^o (V 200 013) 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 und im Eisenbahn & Technik Museum auf der Insel Rügen.

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit KM1 HQ Sound, zwei Visaton Breitbandlautsprecher, unabhängiger KM1 Dynamic Smoke Rauchentwickler für beide Motoren, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardanantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, beweglich federnde Führerhaustüren, feinste Drehgestellnachbildung mit kugelgelagerten Drehgestellzapfen, detaillierter Führerstand inkl. Lokführerfigur, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius in einfachen Kurven 1020 mm, LüP ca. 58 cm, Gewicht ca. 5 kg.

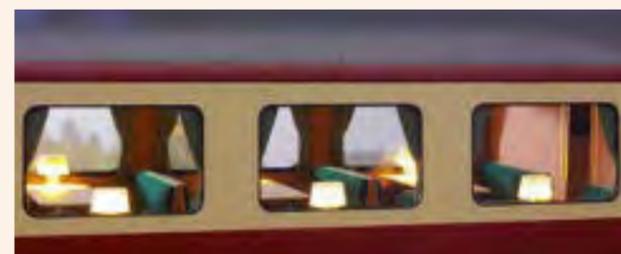
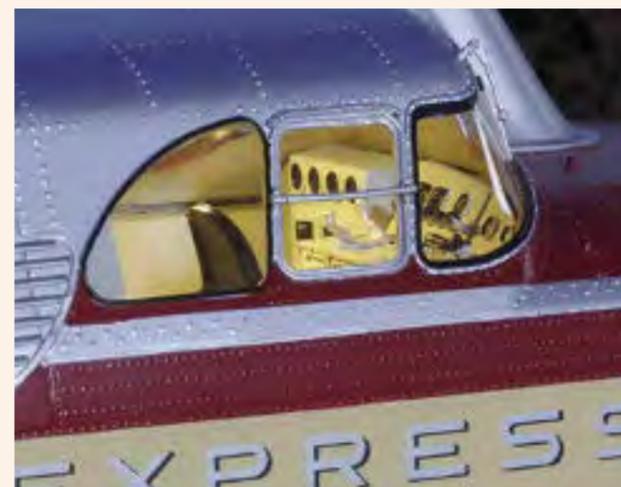
Erhältlich in 7 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 102001 bis 102007 (NEM) bzw. 112001 bis 112007 (FS).







Neu: Der TEE wird als 7-teiliger Dieseltriebzug in zwei zusätzlichen Varianten aufgelegt



Baureihe 602 (VT 11⁵)

Das Design der 50er Jahre und die Technik der 70er: Beim VT 11⁵/BR 602 von K1 ist alles bis ins kleinste Detail perfekt nachempfunden. Der Charme dieser Epoche und deren Formensprache wirkt so auch im Modell faszinierend. Unten noch zu sehen der VT 11⁵ mit Dieseltriebköpfen. Sobald das passende Steuergerät bei der DB zur Verfügung stand, setzte man auf Risikoteilung: Ein Dieseltriebkopf und ein Gasturbinentriebkopf 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.

Der VT 11⁵, 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 zwei 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. K1 widmet den wichtigsten Versionen dieses Triebzugs ein limitiertes Modell der Extraklasse in vier verschiedenen Ausführungen und einer Gesamtstückzahl von maximal 100 Exemplaren!



Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, zwei Bühler Motoren, beide Triebköpfe angetrieben, zwei unabhängige Hochleistungs-Digitaldecoder mit K1 HQ Sound, sechs unabhängige Funktionsdecoder zur Schaltung der Innenbeleuchtung, zwei 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 vier 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!

Erhältlich in 6 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 101155 bis 101160 (NEM), 111155 bis 111160 (FS) und 221155 bis 221156(SC), Ergänzungssets: Art.-Nr. 201157 und 201158, 211157 und 211160 (FS) und 221157 und 221160 (SC).



Springt der Funke über?

Epochengerechte
Detaillierung ist
unser Maßstab.

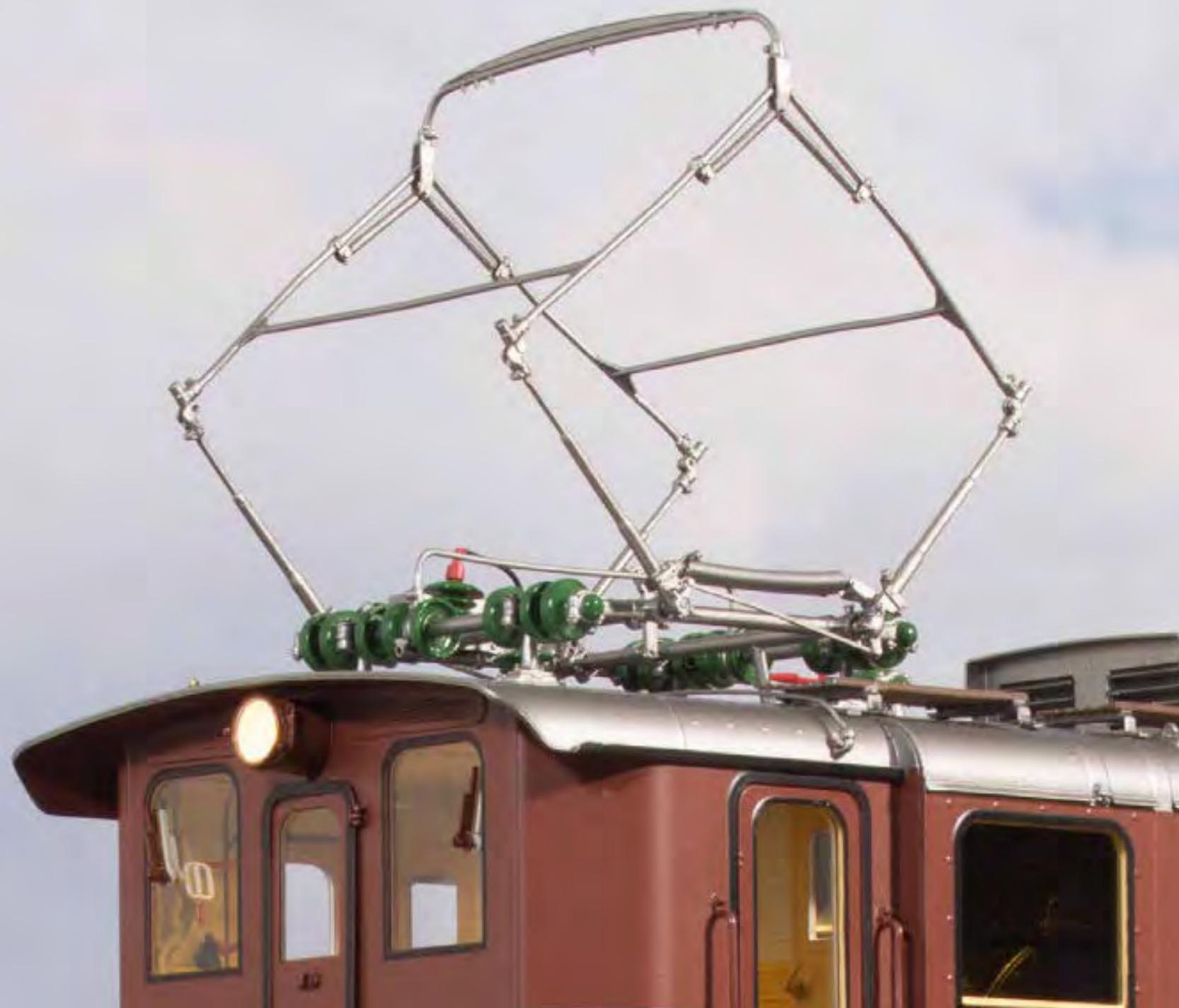




Foto: MIBA Archiv, Bellingrodt

E 16 / Baureihe 116

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 von 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 EP 2, der späteren E 32, zugrunde. Vier Motoren mit insgesamt 2000 PS sorgten für mehr als ausreichend Leistungsreserven und eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, sodass die E 16 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 vier Exemplare museal erhalten. Die E 16 ist die einzige deutsche Ellok mit Einzelachs-antrieb Bauart Buchli.

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit KM1 HQ Sound, Breitbandlautsprecher, funktionsfähige und per Decoder schaltbare Stromabnehmer, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Lichtwechsel weiß/rot schaltbar, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit 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 1020 mm in einfachen Kurven, LüP 50,9 cm.

Erhältlich in 8 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 101601 bis 101608 (NEM), 111601 bis 111608 (FS) und 121601 bis 121608 (SC).

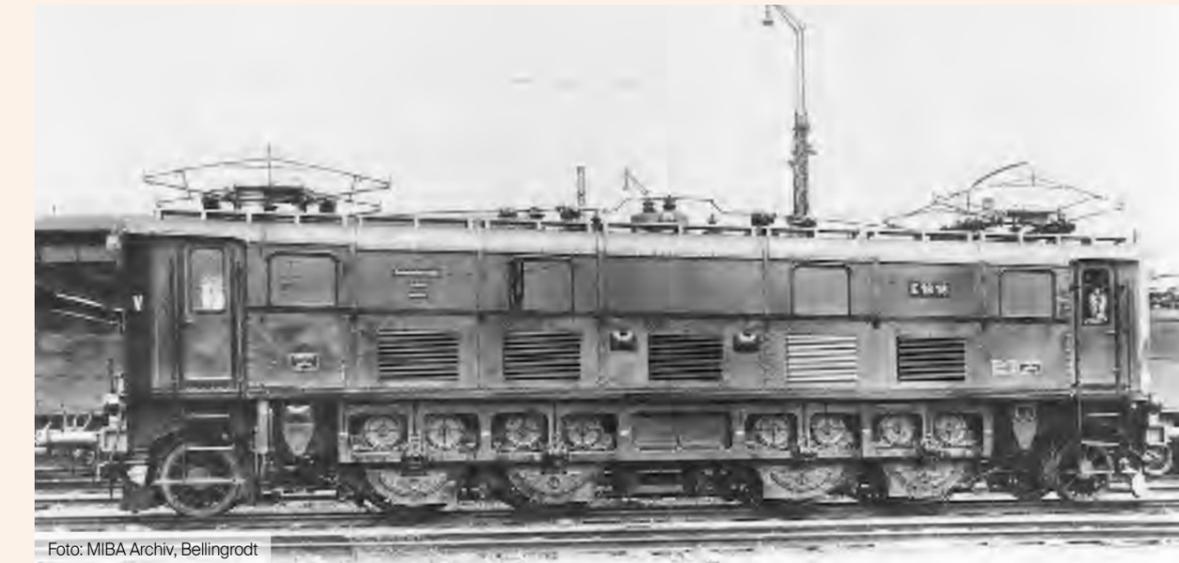


Foto: MIBA Archiv, Bellingrodt

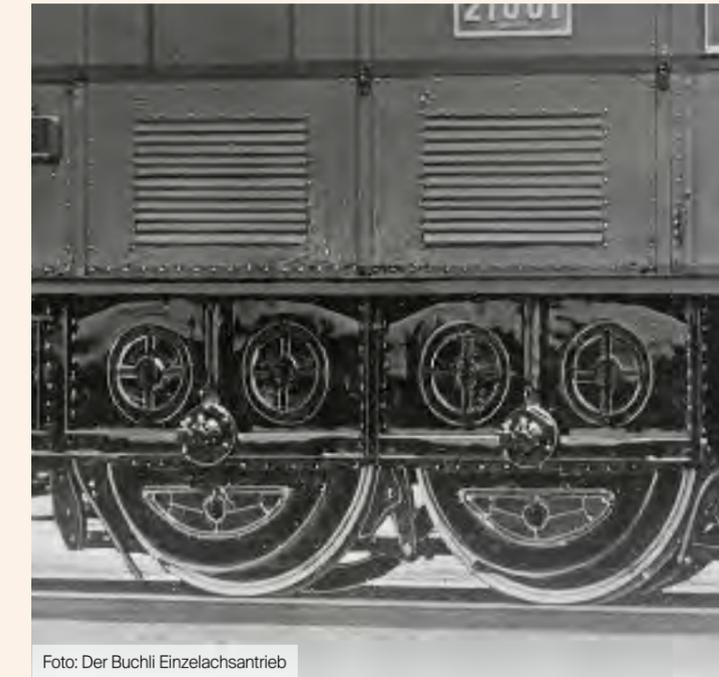


Foto: Der Buchli Einzelachs-antrieb





E 32 / Baureihe 132

Die E 32 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 E 32 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 bei acht Maschinen durch ein geändertes Getriebe auf 90 km/h 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 Dampflokkära. Die E 32 war zu Beginn verbreitet in Süddeutschland beheimatet, dann jedoch in weiten Teilen Westdeutschlands unterwegs. Gegen Ende ihrer Dienstzeit wurden die E 32 im Bw München Hbf zusammengezogen und die letzte Lok 1972 ausgemustert. Die E 32 27 ist als einziges Exemplar heute noch museal erhalten. Mit diesem Altbau-Ellok-Klassiker startete KM1 den Einstieg in die Welt der Elektrolokomotiven.



Eine Lok, ein Stromabnehmer? – nicht bei KM1



Vier verschieden detaillierte Stromabnehmer wurden bei der E 32 realisiert





Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit KM1 HQ Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, funktionsfähige und per Decoder schaltbare Stromabnehmer, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit 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 Maschinenraumbelichtung, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhaken- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 40,6 cm, Gewicht ca. 4,5 kg.

Erhältlich in 9 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 103201 bis 103209 (NEM) bzw. 113201 bis 113209 (FS).

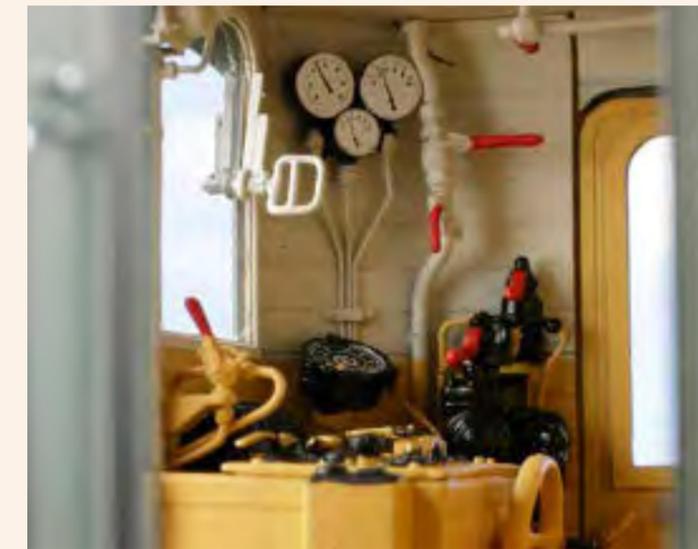




Foto: Archiv Bernd Zöllner

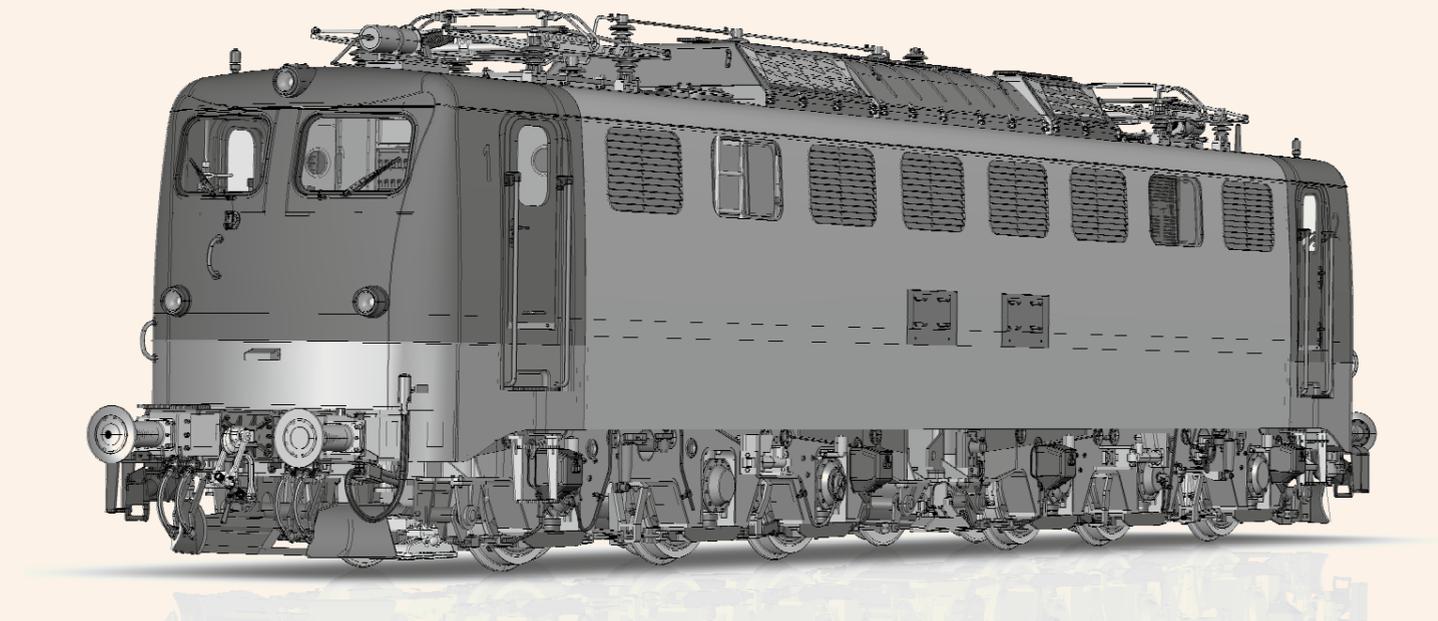
E 50 / Baureihe 150

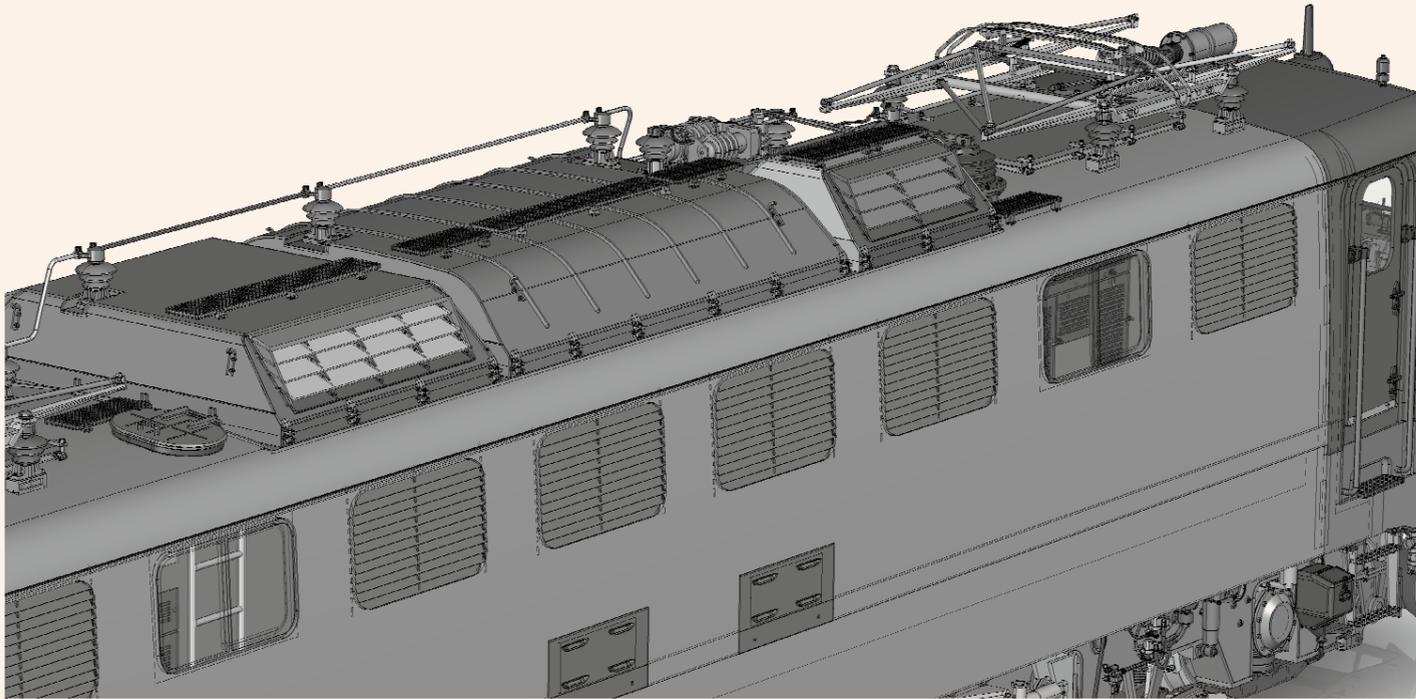
Innerhalb des Neubauprogramms der DB war die E 50 die schwerste und leistungsfähigste Lok. Mit einer Nennleistung von 2.500 kW und 100 km/h Höchstgeschwindigkeit war sie vor allem für den Einsatz vor schweren Güterzügen auf Steigungen mit 10 % und mehr vorgesehen. E 50 001 wurde am 4. April 1957 übernommen. Bis 1973 wurden insgesamt 194 Exemplare gebaut. Federführend waren Krupp und AEG. E 50 031 bis 041 und 182 bis 194 wurden von Krauss-Maffei und SSW geliefert. Beheimatet waren die Loks in Würzburg, Nürnberg, Kornwestheim, Bebra und Hagen-Eckesey. Sie haben sich in schweren Einsätzen bewährt.

Nicht bewährt haben sich bei den ersten 25 Loks Tatzlagerantrieb und Drehgestelle. Daher kamen ab E 50 042 neue Drehgestelle mit innenliegenden Ausgleichshebeln zum Einsatz. Gleichzeitig erhielten auch die E 50 Doppellampen und Lüftungsgitter mit senkrechten Lamellen. Ab E 50 061 gab es an den Führerstands-türen Griffstangen aus Alu. Ab E 50 128 entfielen die Regenrinnen, ab der 156 erhielten alle Loks Verschleißpufferträger, einen abgerundeten mittleren Dachaufbau mit Sicken und aufgesetzte Klatte- Lüftergitter. Ende Dezember 2003 wurde mit 150 173 die letzte E 50 ausgemustert.

Erhalten geblieben sind E 50 091 im grünen Originalanstrich sowie 150 186 im letzten verkehrsroten Zustand im DB-Museum Koblenz.

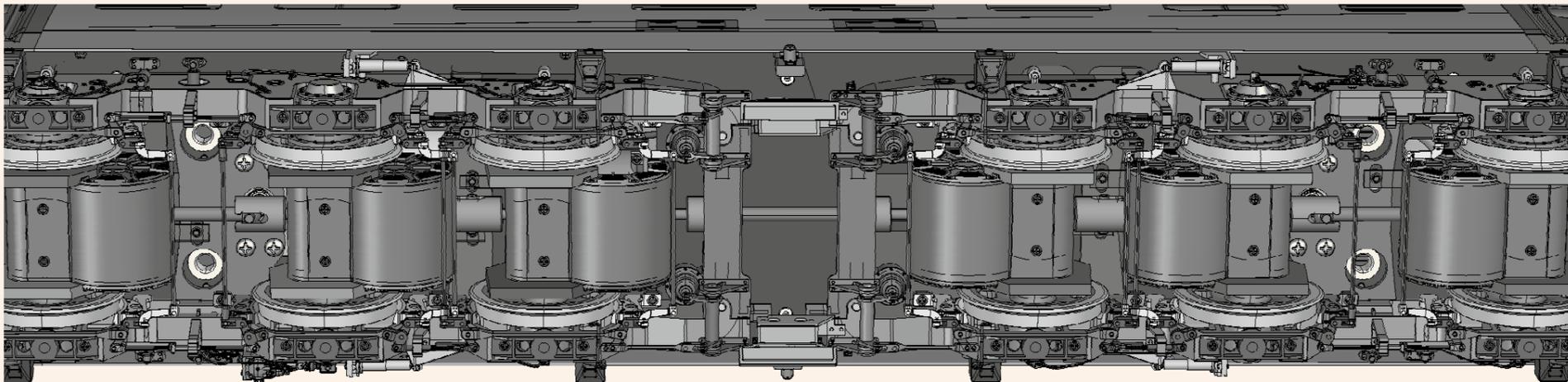
www.km-1.de





Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit KM1 HQ Sound, Breitbandlautsprecher, funktionsfähige und per Decoder schaltbare Stromabnehmer, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, wartungs- und geräuschfreie Stromabnahme über Achslager, Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, zu öffnende Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig lackierter Führerstand, detailliert nachgebildeter Maschinenraum mit schaltbarer Maschinenraumbelichtung, eingebaute Lokführerfigur, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhaken- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 1020 mm, LüP 60,9 cm.

Erhältlich in 8 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 105051 bis 105058 (NEM), 115051 bis 115058 (FS) und 125051 bis 125058 (SC).



Rendering des Fahrwerks unserer E 50: Alle Achsen werden über ein Zentralgetriebe und einem Motor synchron angetrieben. Auf diese Weise hat das Modell nicht nur beste Laufeigenschaften, sondern auch eine hohe Zugkraft. So ist diese schwere 6-achsige Ellok auch für den schweren Einsatz und lange Züge bestens gerüstet.



Eins-e-Bahn Romantik.

Königspur auf
kleinstem Raum
verspricht unser
1e-Sortiment.





Baureihe 99⁶⁴⁻⁷¹

Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft ordnete diese fünffach gekuppelte Schmalspurlokomotive ab 1925 den Baureihen 99⁶⁴ und 99⁶⁵ 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 unterschieden sich kaum von ihren Vorgängern, äußerlich zu erkennen waren sie an dem flacheren Dampfdom. 1960 erhielten die V1k bei einer Großteilerneuerung einen neuen Kessel und teilweise Wasser- und Kohlekästen in Schweißkonstruktion.

Diese Schmalspurlok ist eine Heißdampflokomotive, bei der die erste, dritte und fünfte Achse zur Seite beweglich gelagert waren, um ihr das Fahren in engen Kurven der Schmalspurstrecken zu ermöglichen. Der Antrieb lag auf der ersten und der vierten Achse, beim Neubau wurde dieser auf die dritte Achse gelegt. Die letzte VI K 99 651 war die einzige Schmalspurlok, die 1968 noch eine Computernummer erhielt. Sie stand nach ihrer Ausmusterung (29.9.1969) lange Jahre als Denkmal in Steinheim an der Murr. Am 11.6.2016 wurde sie nach Ochsenhausen transportiert und ist somit wieder auf ihrer traditionellen Heimatstrecke neben 99 716 und 99 633 zu sehen.



Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungs-Digitaldecoder mit KM1 HQ Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit Zylinderdampf, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung, Warmlicht-Leuchtdioden, funktionsfähige Wasserkastendeckel, funktionsfähige Führerstandstüren, Rauchkammertüre mit funktionsfähigen Vorreibern, zu öffnende Dachluken, zu öffnende Kohlekastendeckel, Mittelpufferkupplung, brünierte Steuerung, Raddreifen aus Edelstahl, epochengerechte Detaillierung, Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 815 mm, LüP ca. 28 cm, Gewicht ca. 2,2 kg.

Erhältlich in 7 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 109921 bis 109927 (NEM) bzw. 119921 bis 119927 (FS) und 129921.



Bild: Handmuster der Denkmallokomotive 99 651



Bild: Handmuster der 99 716 Museumsausführung

An aerial, top-down view of a circular railway station platform. The platform is a wide, light-colored concrete ring with a dark metal railing. Inside the ring, a train with a dark grey roof and a brown side is stopped. To the left of the platform, several parallel railway tracks are visible, with gravel ballast and wooden sleepers. The surrounding area includes a patch of green grass and a gravel path. The overall scene is captured from a high angle, looking down into the circular structure.

*Alles dreht sich
um die Funktion.*



Foto: Wolf Hanisch, © J. Claus

Dampfkran Ardelt 57 t

Im Jahr 1949 wurden die Dampfkräne der Firma Ardelt mit 57 t Traglast in Betrieb genommen. Dies war die maximale Tragkraft, die mit einem 6-achsigen Fahrzeug ohne Überschreitung der mittleren Achslast von 18 t, einer angemessenen Ausladung und einer tragbaren Abstützbreite von sechs Metern ausführbar war. Zudem konnten bei diesem Kranwagen die Gegengewichte am Fahrzeug verbleiben und mussten nicht wie bei seinen schwereren Geschwistern mit 75 und 90 t Tragkraft abgenommen und auf einem separaten Gewichtswagen transportiert werden. Lediglich der das Lichtraummaß überschreitende Schornsteinaufsatz musste abgenommen werden und wurde während der Fahrt

hinten über den Gewichten verzurrt. Zur Beförderung über längere Strecken konnte das Gespann in Güterzüge bis zu einer Reisegeschwindigkeit von 80 km/h eingestellt werden. Dennoch konnte man mit zwei dieser 57 t Kräne auch die schwersten Lokomotiven zurück ins Gleis setzen. Der Kranwagen hat ein Gesamtgewicht von 106 t, um ein Ausschwenken des Auslegers während der Fahrt zu verhindern, wurde ihm als Schutzwagen ein Rungenwagen mit Lagerbock vorangestellt. Die Gesamtlänge des Gespanns über Puffer betrug 22,6 Meter. Bewegt wurde der Dampfkran über eine umsteuerbare liegende Zweizylinder Dampfmaschine mit 75 PS. Je nach Ausladung des Auslegers

konnte dieses Fahrzeug sogar unabgestützt noch 23 t in Gleisrichtung heben oder alternativ sogar 15 t rundherum. So ausgerüstet war der Ardelt Dampfkran mit 57 t ein gern und oft gebrauchtes Werkzeug auf Gleisen der DB. Das Einsetzen von Fahrzeugen ins Gleis, Brückenbaustellen und Umladungen waren seine Hauptaufgaben, bei schweren Aufgaben sogar im Zusammenwirken zweier Kraneinheiten.

Im Auto-Technik-Museum Sinsheim ist noch der Kran 6601 „Karlsruhe“ (ehem. DRG 735001 Mainz) museal erhalten geblieben und ist den meisten Spur1-Freunden sicherlich bestens bekannt. Dieser wurde erst 1979 als letztes Exemplar der Serie ausgemustert.



Foto: C. Willke, © Stephan Carstens

Modell: Set bestehend aus Kranwagen mit Schutzwagen. Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl mit original Schraubenkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplungen oder Klauenkupplungen, Hochleistungs-Digitaldecoder, Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, detaillierte Inneneinrichtung, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens und der Bremsanlage, schaltbare Innenbeleuchtung mit Strompuffer, KM1 Dynamic Smoke Raucherwickler, zu öffnende Türen, bewegliche und einstellbare Abstützungen, inklusive Echtholzbohlen zur Abstützung. LüP ca. 70,6 cm, Gewicht ca. 5 kg, Mindestradius 1020 mm.

Digitalfunktionen: Ausleger heben/senken, Kranhaken heben/senken, Aufbau drehen, Sound, Rauch, Lichtfunktionen

Manuelle Funktionen: Stützen auslegen, Stützspindeln einstellen, Holzbohlen Unterlagen positionieren, Kuppeln und Entkuppeln, Schornsteinaufsatz abnehmen/aufsetzen

Erhältlich in 4 Versionen, jeweils mit verschiedenen Beschriftungsvarianten (siehe Preisliste), Art.-Nr. 205801 bis 205804 (NEM) bzw. 215801 bis 215804 (FS).



Foto: C. Wilke, © Stephan Carstens

Dampfkran Ardelt 90 t

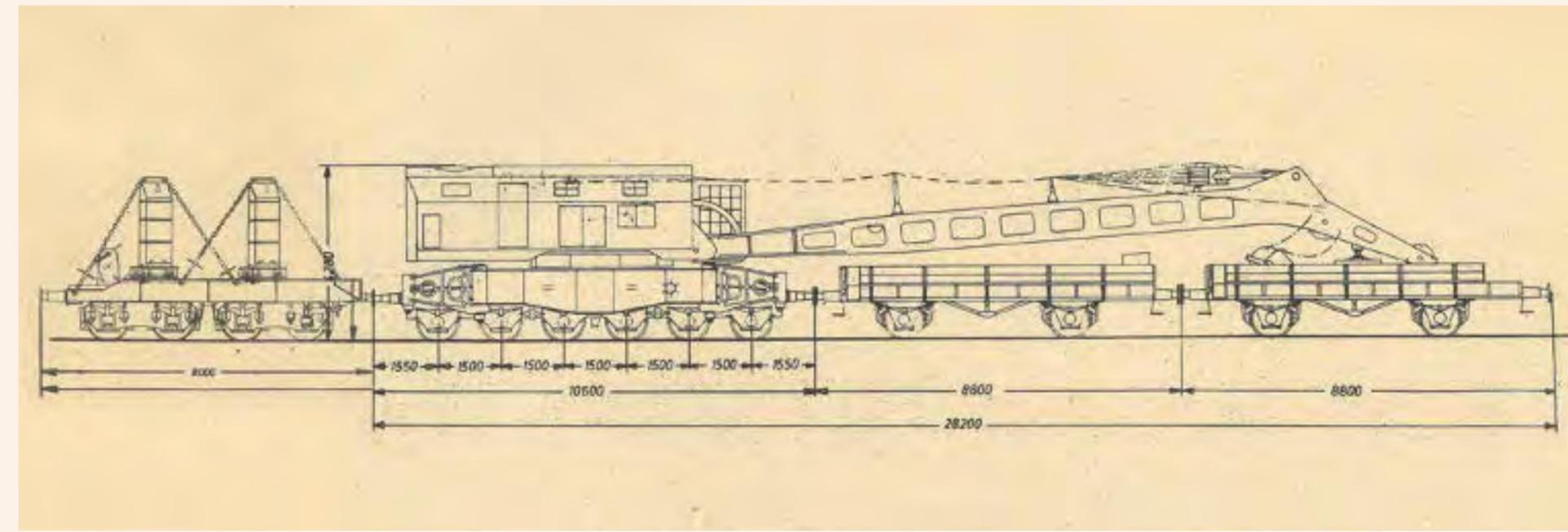
Im Jahre 1937 und 1944 wurde von der Ardeltwerken GmbH, Eberswalde, ein Dampfkran mit einer Traglast von maximal 90 t, einem Eigengewicht von 104 t und einer Länge von 10,6 m gebaut. Der Antrieb des 17,5 m langen Auslegers sowie der Flaschenzüge erfolgte durch eine Dampfmaschine mit einer Leistung von ca. 200 PS. Um bei Betrieb das nötige Gegengewicht zu haben, konnten zwei Gegengewichte von jeweils 28 t am Kran angebracht werden. Zum Transport dieser Gewichte diente der sogenannte Gegengewichtswagen. Ein Schutzwagen und ein Ausleger-Stützwagen komplettierten den Kranzug. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam ein Kran zur DR, drei zur Deutschen Bundesbahn. Diese wurden in Essen, Bremen und Würzburg stationiert. Ab 1977 standen der DB die modernen 150 t Kräne zur Verfügung so dass kurz darauf die Ardelt Kräne ausgemustert werden konnten. Leider blieb kein Kranwagen oder gar der komplette Kranzug museal erhalten. Dennoch begeistern noch heute diese ehemaligen Dampfgiganten mit ihrer Konstruktion und Funktionsweise. Im Modell wie im Original können der Ausleger gehoben und gesenkt werden, Hilfs- und Kranhaken sind bedienbar und der komplette Aufbau zum Schwenken. Wer kaum Platz für eine Betriebsanlage in Spur 1 hat, der wird von diesem Kranset begeistert sein.

Modell: Set bestehend aus Kranwagen mit Schutzwagen, Stützwagen und Gegengewichtswagen: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl mit original Schraubenkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplungen oder Klauenkupplungen, Hochleistungs-Digitaldecoder mit KM1 HQ Sound, Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, detaillierte Inneneinrichtung, komplette Detaillierung der Waggons und der Bremsanlage, schaltbare Innenbeleuchtung mit Strompuffer, KM1 Dynamic Smoke Rauchentwickler, zu öffnende Türen, bewegliche und einstellbare Abstützungen, inklusive Echtholzbohlen zur Abstützung. LüP ca. 70,6 cm, Gewicht ca. 5 kg, Mindestradius 1020 mm.

Digitalfunktionen: Ausleger heben/senken, Kranhaken heben/senken, Aufbau drehen, Sound, Rauch, Lichtfunktionen.

Manuelle Funktionen: Stützen auslegen, Stützspindeln einstellen, Holzbohlen Unterlagen positionieren, Kuppeln und Entkuppeln, Schornsteinaufsatz abnehmen/aufsetzen.

Erhältlich in 1 Versionen, jeweils mit verschiedenen Beschriftungsvarianten (siehe Preisliste), Art.-Nr. 205821 (NEM), 215821 (FS) und 225821 (SC).



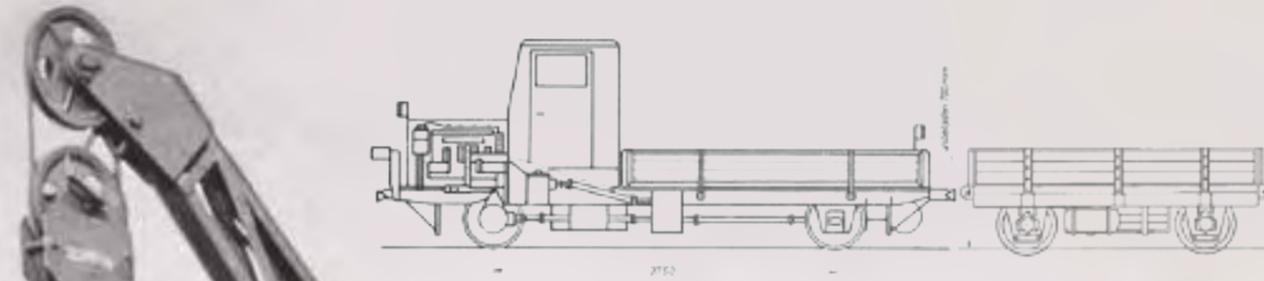


Foto: Michael Meinhold

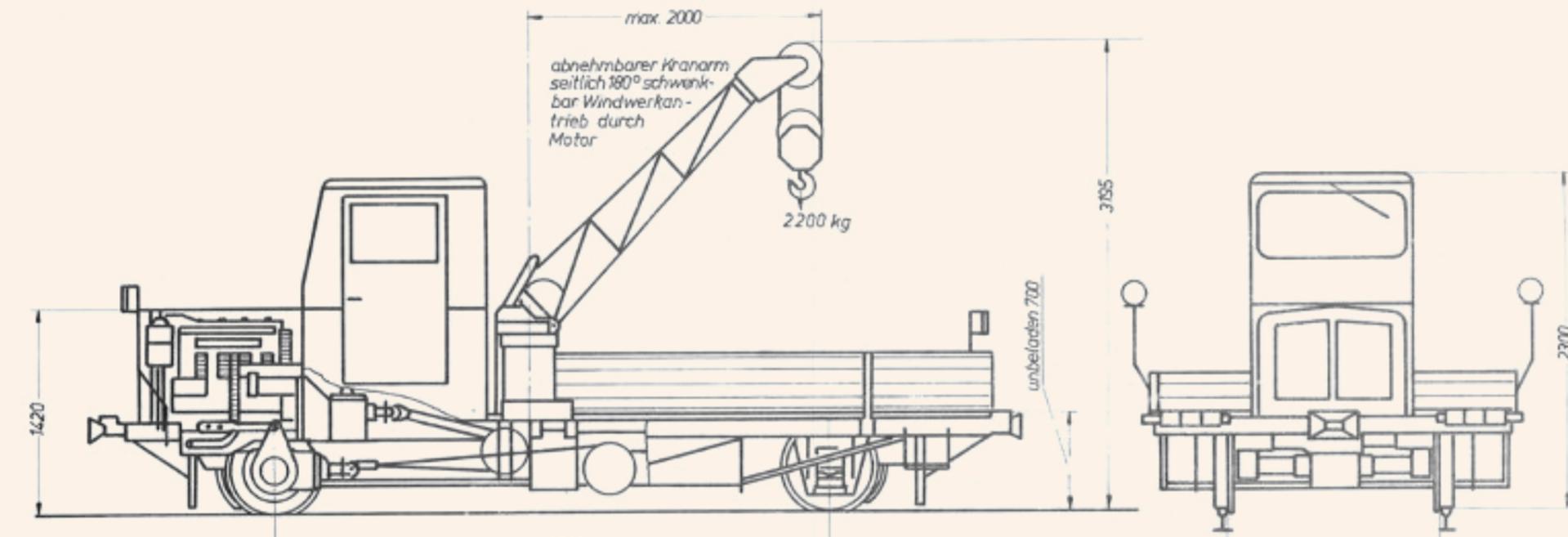
Schwerkleinwagen Klv 50 / Klv 51 mit Kla 01

Unscheinbar und oft übersehen, für die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetrieb aber unverzichtbar sind die sog. Kleinwagen (Kl) oder Schwerkleinwagen (Sk). Sie gehören zu den Nebenfahrzeugen, typische Schwerkleinwagen sind die Rottenkraftwagen, mit denen Arbeiter und Material zu Baustellen gebracht werden. Ab 1955 wurde von der DB als Nachfolger des Klv 40 der Klv 50 (ohne Kran) bzw. Klv 51 (mit Kran) eingeführt. Insgesamt entstanden bis 1964 beachtliche 660 Exemplare. Dabei wurden vier unterschiedliche Kräne

von Robel (mechanisch) sowie Steinbock und Atlas (hydraulisch) verbaut. Die Fahrzeuge mit einer Länge von 6370 mm erhielten einen 72 PS starken Deutz-Motor und brachten es auf eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die maximale Zuladung betrug 8000 kg, es durften bis zu zwölf Personen befördert werden. Ergänzt wurden die Klv 50/51 mit den Begleitwagen Kla 01. Diese hatten eine Länge von 4500 mm und eine maximale Zuladung von 5000 kg. Die Ausmusterung begann ab 1980, als Ersatz wurde der Klv 53 beschafft.

Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl. Set bestehend aus Motorwagen mit Beiwagen, serienmäßig im Digitaldecoder, KM1 HQ Sound, Energiespeicher für zuverlässigen, ruckfreien Lauf, Radreifen aus Edelstahl, Führerstandsbeleuchtung, originalgetreue Kupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, detaillierter Führerstand, fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung weiß/rot, Warmlicht LED's, optional mit digital steuerbarem Kran, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LÜA ca. 34 cm, Gewicht ca. 2,2 kg.

Erhältlich in 7 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 105101 bis 105107 (NEM), 115101 bis 115107 (FS) und 125101 bis 125107 (SC).



Werkspatinierung

Die Verwitterung (Patinierung) von Modellen ist zum einen Geschmackssache, zum anderen aber auch Vertrauenssache. Wenn Sie sich für die Patinierung eines unserer hochwertigen Modelle entscheiden, ist dies nicht mehr rückgängig zu machen. Deshalb ist es wichtig, dass mit Fingerspitzengefühl und Fachkenntnis gearbeitet wird. Unsere Werkstatt bietet diesen Service an und Sie erhalten nicht nur die Alterung selbst, sondern auch ein Zertifikat, welches die werkseitige Patinierung und Echtheit des Modells mit Seriennummer und Datum dokumentiert. Die Vorteile liegen auf der Hand: Zum einen

erhalten Sie ein individuelles Modell, welches durch die Betriebsspuren noch näher den Vorbildeindruck wiedergibt, zum anderen werden viele Details die sonst im oft rotschwarzen „Einerlei“ verschwinden deutlicher sichtbar. Dadurch gewinnt das Modell an Tiefenwirkung und passt sich in schön gestaltete Dioramen perfekt ein. Wir versuchen auf ihre Wünsche optimal einzugehen. Dabei ist es bei unserer Premiumpatinierung egal, wie stark oder leicht verschmutzt Sie ihr Modell wünschen. Gerne nehmen wir auch Referenzfotos zur Anpassung der Arbeiten an ihrem Modell entgegen.



Unterschiede gibt es in der Ausführung – nicht in der Qualität.

In Zusammenarbeit mit Becasse Weathering bieten wir Ihnen die Möglichkeit an, Ihr KM1-Modell mit einer hochwertigen, authentischen Patina zu versehen. Mit Farbe und Pigmenten erhalten Dampflokmodelle eine 3D-Patinierung, wobei krustige Stellen, matts Ruß und Bremsstaub dauerhaft dargestellt werden. Das gilt nicht nur für Dampflokmodelle. Ebenso haben Diesellokomotiven und E-Lokomotiven Stellen, welche Fett und Staub eine plastische Wiedergabe verlangen. Ein einzigartiger Effekt und Spezialität von Becasse. Die Patinierung wird mit einem hochwertigem Klarlack versiegelt. Dieser schützt Ihr Modell gegen Verschleiß, Schmutz sowie Dampf-

destillat, welches leichte Rückstände hinterlassen kann. Bei der Patinierung können Sie auswählen, wie leicht oder stark verschmutzt Ihr Modell patiniert werden soll. Zusätzlich können wir Ihre individuellen Vorstellungen mit berücksichtigen. So erhalten Sie alles aus einer Hand und haben darüber hinaus auch bei patinierten Modellen die volle Gewährleistung. Sicher ist sicher.



Foto: BR 99⁶³ leichte Patinierungsstufe





Foto: BR 55 starke Patinierungsstufe



Foto: BR 211 mittlere Patinierungsstufe

Vom Ganzen ins Detail.

Wenn Sie ganz
genau hinsehen
und sich dann
zufrieden
lächelnd zurück
lehnen, haben
wir unsere Arbeit
gut gemacht.





O 02 „Schwerin“

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. Die gebremsten Versionen des O 02 hatten einen Achsstand von 3,3 m 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 70er Jahre im Einsatz. Vor allem für Kohletransporte, Schüttgut und Schlacke wurde diese Gattung eingesetzt. Sie war in vielen Bahnbetriebswerken und Güterzügen nicht wegzudenken.



Modell: Das Modell besteht aus Kunststoff-Gemischtbauweise, komplettes Fahrwerk aus Metall, kugelgelagerte und gefederte Achsen, vorderechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubenkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorderechte profilierte Räder, viele angesetzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage und des Wagenkastens innen, beidseitig profilierte Buckelbleche, Mindestradius 1020 mm, LÜP 22,8 cm, Gewicht ca. 0,5 kg.

Erhältlich in 12 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 200201 bis 200212 (NEM) bzw. 210201 bis 210212 (FS).

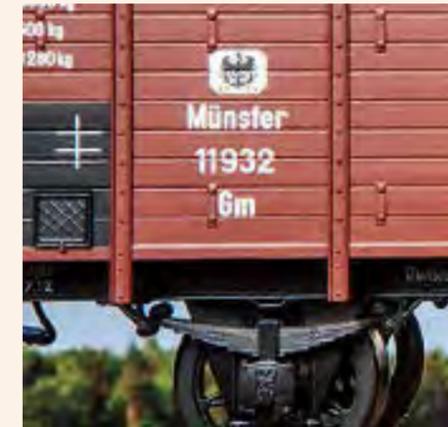


K 06 „Wuppertal“

Der Klappdeckelwagen K 06 „Wuppertal“ wurde von 1892 bis 1913 in einer Stückzahl von 6.305 Exemplaren gebaut. Dabei wurde die Konstruktion ständig weiterentwickelt. Die gebremsten Versionen des K 06 hatten einen Achsstand von 3,3 m 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 Einsatzzeitraums wurden sie auch häufig als Schlacken- oder Müllwagen benutzt.



Modell: Das Modell besteht aus Kunststoff-Gemischtbauweise, komplettes Fahrwerk aus Metall, kugelgelagerte und gefederte Achsen, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubenkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele ange-setzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Klappdeckel zum Öffnen, beidseitig profilierte Buckelbleche, Mindestradius 1020 mm, LüP 22,8 cm, Gewicht ca. 0,6 kg. **Erhältlich in 12 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 200601 bis 200612 (NEM) bzw. 210601 bis 210612 (FS).**



G 10

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 Waggon Druckluftbremsanlagen. Manche G 10 wurden 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 nicht vorhanden.

Modell: Das Modell der Classic Edition besteht aus Kunststoff-Gemischtbauweise, Fahrwerk komplett aus Metall, kugelgelagerte und gefederte Achsen, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplungen oder Klauenkupplungen, 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. Nur bei den gebremsten Ausführungen ist die komplette Bremsanlage nachgebildet.

Erhältlich in 11 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 201001 bis 201011 (NEM), 211001 bis 211011 (FS).





Gms 54

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. Für das Sprengwerk wurden Walzprofile 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 Schraubenkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Beschriftung. LüP ca. 34,6/33 cm. Gewicht ca. 1 kg. Mindestradius 1020 mm.

Erhältlich in 16 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 205401 bis 205416 (NEM) bzw. 215401 bis 215416 (FS).



Offs 55

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 zwei Ladeebenen so bemessen, dass 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 Doppelhakenkupplung 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.

Erhältlich in 8 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 205501 bis 205508 (NEM) bzw. 215501 bis 215508 (FS).



Pwghs 54

Da viele Güterzug-Gepäckwagen 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 ausgerüstet. 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. Die Gepäckwagen erhielten 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 24 V Beleuchtung eingebaut, die mit einem Kabel an die Turbobeleuchtung der Zuglokomotive angeschlossen werden konnte.



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 Schraubkuppungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkuppung oder Klauenkuppungen, vorbildgerecht beidseitig profiliert Räder, vorbildgerechte Beschriftung. LüP ca. 34,6 cm. Gewicht ca. 1,8 kg. Mindestradius 1020 mm.

Erhältlich in 5 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 205421 bis 205425 (NEM) bzw. 215421 bis 215425 (FS).



Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens

Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens



Kühlwagen Tnfs 32

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 Tn(e)hs 32 für den Transport von Seefischen besaßen nur eine Isolierung, da beim Seefischtrans-

port 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 Bau-

arten, 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 Seefischekühlwagen in unterschiedlichen Ausführungen realisieren, die anderen Typen werden folgen.

Modell: Modell der Classic Edition in Kunststoff-Gemischtbauweise, Rahmen und Fahrwerk überwiegend aus Metall, gefederte und kugelgelagerte Achsen, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angelegte Teile aus Messing, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Mindestradius 1020 mm, LÜP 36,5 cm, Gewicht ca. 0,7 kg.
Erhältlich in 11 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 203221 bis 203231 (NEM) bzw. 213221 bis 213231 (FS).



Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens



Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens



Rungenwagen Rmms 33 „Ulm“

Die Rungenwagen der Bauart Rmms 33 wurden in den Jahren 1942 – 1945 in einer Stückzahl von 12.647 Exemplaren gebaut. Anfangs als „Stuttgart“ eingereicht, 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. Nach dem die Holzbordwände jedoch schnell verschlissen, entschloss man sich, eine Ausführung mit Stahlbordwänden aus Hohlkammerprofilen und Stahlrungen zu produzie-

ren. 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, Fahrwerk aus Metall, kugelgelagerte und gefederte Achsen, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Rungen können abgenommen werden, Stirnwandstützen abklappbar, abklappbare Stirnbordwände, bewegliche Rungentaschenverschlüsse. Mindestradius 1020 mm, LÜP 37,5/37,8 cm, Gewicht ca. 0,7 kg.

Erhältlich in 17 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 203341 bis 203359 (NEM) und 213341 bis 213359 (FS).



Stirnwandstützen abklappbar mit beweglichen Vorreifern



Bewegliche und funktionsfähige Rungentaschenverschlüsse



Komplett nachgebildete Bremsanlage mit Umstellhebel



Abklappbare Stirnbordwand mit funktionsfähiger Verriegelung



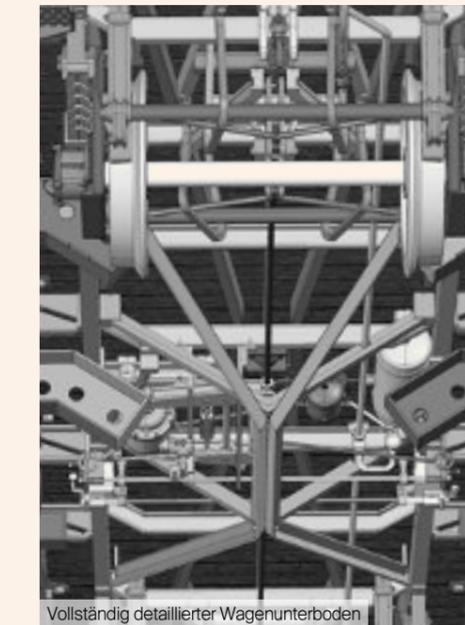
Rmmsoo 63 / Klms [3430] der DR

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 Wagons Holzrungen und Holzbordwände. Sie wurden mit oder ohne Bremserbühne gefertigt, wobei das Bremsgeländer zur Überfahrt auch abgeklappt werden konnte. Nach dem Zweiten Weltkrieg verbleiben viele Waggons sowohl bei der DB, als auch bei der DR. Dort wurden sie ab den 60er Jahren überwiegend ohne Rungen eingesetzt und als

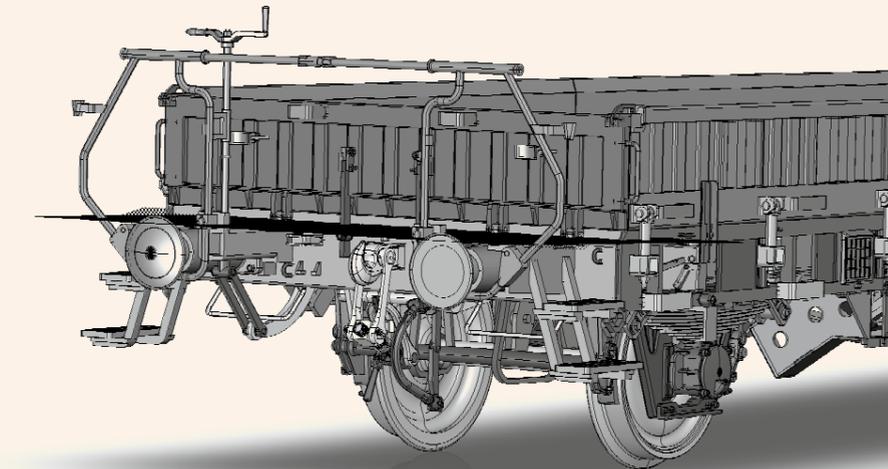
Rmmsoo 63 und später Klms [3430] geführt. Trotzdem verblieben auch die Rungentaschen an vielen Waggons. Sie wurden für vielfältigste Aufgaben mit unterschiedlichsten Ladegütern verwendet. Von Holz- und Fahrzeugtransporten, über verschiedene Industrieprodukte war auf dieser Wagengattung so gut wie alles anzutreffen. Gerade das macht die Vielfalt in der Anwendung aus und bietet auch dem Modellbahner eine Fülle von Möglichkeiten. Von Ganzzügen bis hin zum Einzelwagen, bei der Ladeszene auf einem Industriegleis ist der ex „Ulm“ immer die richtige Wahl. Zuletzt wurden die Waggons noch in den 90er Jahren als Dienstgüterwagen oder Bahndienstwagen genutzt.



Foto: Prototyp mit DB-Beschriftung



Vollständig detaillierter Wagenunterboden



Ausführung mit Bremserbühne

Modell: Modell der Classic Edition in limitierter Auflage in Kunststoff-Gemischtbauweise, komplettes Fahrwerk aus Metall, viele Messing-Ansatzteile, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, kugelgelagerte und gefederte Achsen, viele angesetzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Stirnwandstützen abklappbar mit beweglichen Vorreifern, abklappbare Stirnbordwände, bewegliche Rungentaschenverschlüsse. Mindestradius 1020 mm, LüP 37,5/37,8 cm, Gewicht ca. 1 kg.

Erhältlich in 4 Versionen, der Classic Edition in limitierter Auflage von insgesamt nur 200 Exemplaren, siehe Preisliste, Art.-Nr. 203361 bis 203364 (NEM) und 213361 bis 213364 (FS).

Huckepack-Verkehr Rmmso 33

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 vorangetrieben werden. Als Basis dienten die Rungwagen der Bauart Rmms 33, 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 verladen 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 8000 S geeignet.



Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens



Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens



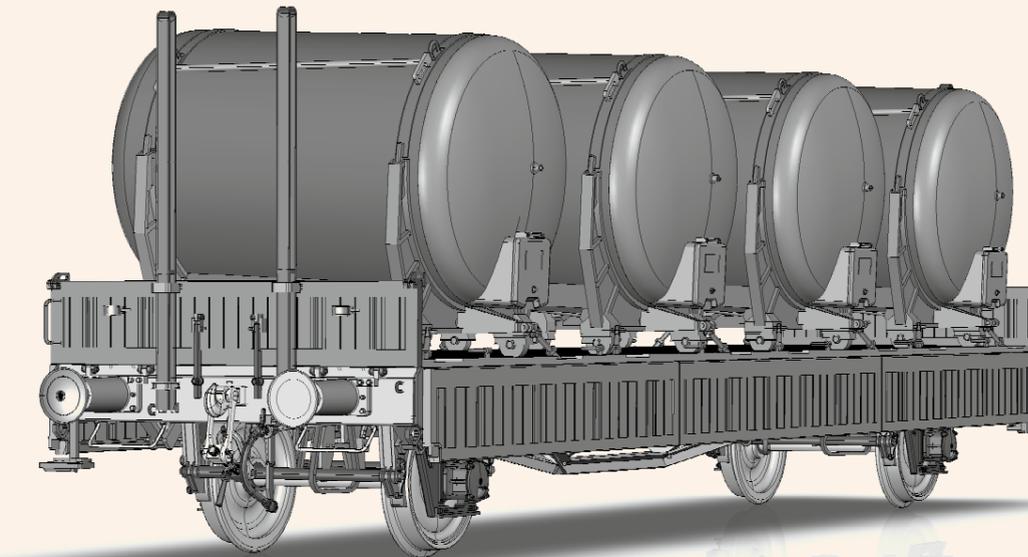
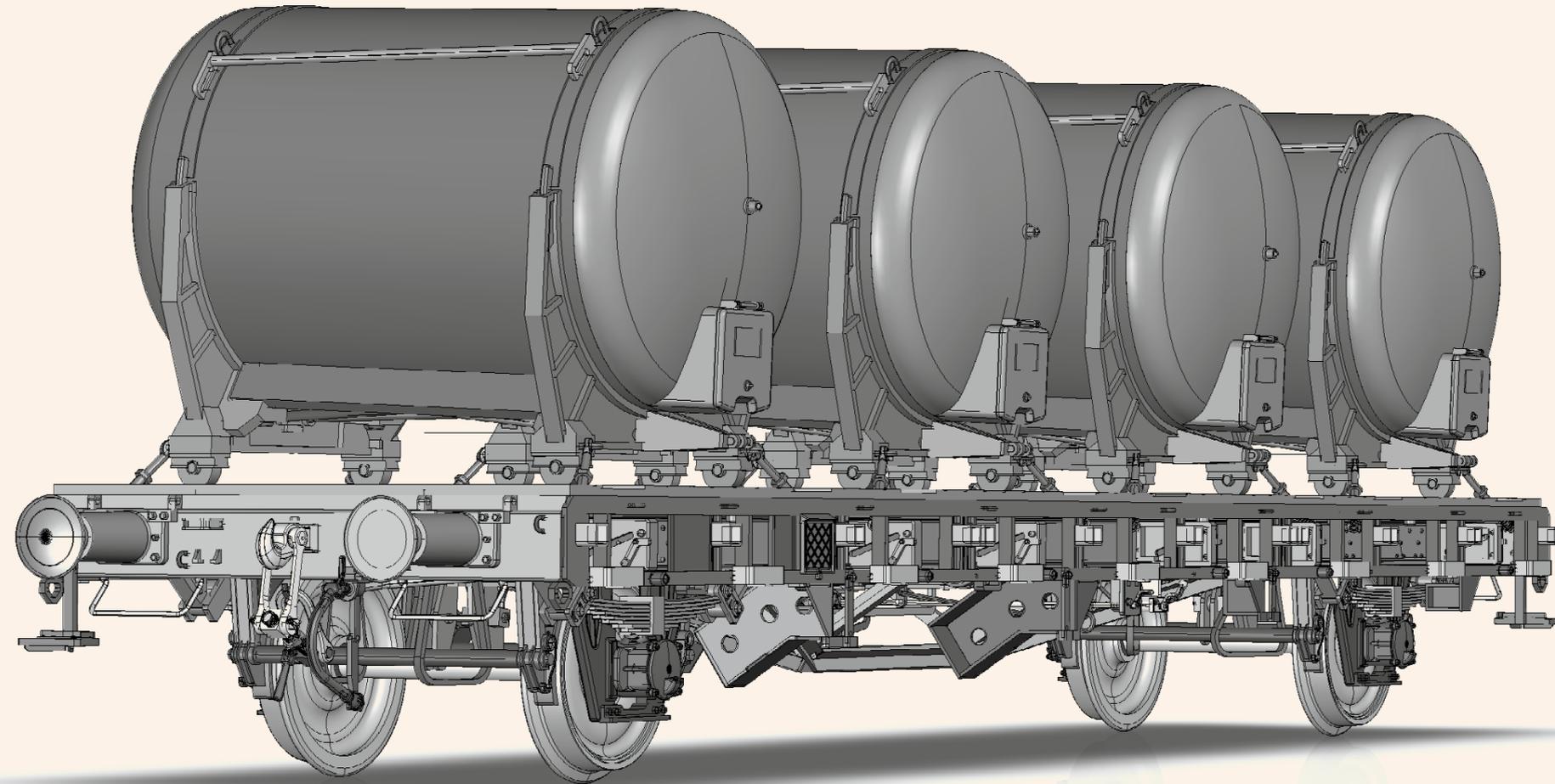
Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens

Modell: Modell der Classic Edition in Kunststoff-Gemischtbauweise, Fahrwerk aus Metall, kugelgelagerte und gefederte Achsen, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Rungen können abgenommen werden, Stirnwandstützen und Stirnbordwände abklappbar, bewegliche Rungentaschenverschlüsse. Mindestradius 1020 mm, LüP 37,5/37,8 cm, Gewicht ca. 0,7 kg.

Erhältlich in 4 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 203356 bis 203357A (NEM) bzw. 213356 bis 213357A (FS).

Behältertragwagen BTms 33

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, welche 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 Werbeeffect 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 künftig weiter ausbauen, so dass Sie Ihren gewünschten Zug individuell zusammenstellen können.



Modell: Modell der Classic Edition in Kunststoff-Gemischtbauweise, Fahrwerk aus Metall, kugelgelagerte und gefederte Achsen, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Rungen können abgenommen werden, Stirnwandstützen und Stirnbordwände abklappbar, bewegliche Rungentaschenverschlüsse. Mindestradius 1020 mm, LüP 37,5/37,8 cm, Gewicht ca. 0,7 kg.

Erhältlich in 8 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 203321 bis 203328 (NEM) bzw. 213321 bis 213328 (FS). Vier dazu passende Tragwagenbehälter, Art.-Nr. 203331 bis 203334.



Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens

Gmghs „Leipzig“

Die Gmghs „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 Gmghs „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 Gmghs „Leipzig“ bzw. bei der DB Gmghs 36. Bereits 1949/50 ließ die DB 240 dieser Wagen zu Leig-Ein-

heiten für den Stückgut-Schnellverkehr umbauen. Nach dieser Umbauaktion existierten noch etwa 25 (!) Wagen, z. T. in Nummernbereiche eingereiht, die für ehemalige Gmghs „Dresden“ vorgesehen waren. Hierbei handelte es sich um die zehn nicht umgebauten Wagen sowie um einige aus ehemaligen MCI hergerichtete Güterwagen. Während die letz-

ten Gm(g)hs 36 bereits in den 60er Jahren ausgemustert wurden, erlebten einige Gilm(g)hs 37 die Umzeichnung zu Hrs-(v)z³³⁰ mit UIC-konformen Nummern. Die letzten von ihnen schieden erst Ende der 70er Jahre aus.



Foto: R. Klitscher, Slg. Stefan Carstens

Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing, Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens, inklusive Bremsanlage, Schiebetüren zum Öffnen, original Schraubenkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplungen oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Beschriftung. Mindestradius 1020 mm, Lüp 37,5 cm, Gewicht ca. 1,2 kg.

Erhältlich in 9 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 203701 bis 203709 (NEM) bzw. 213701 bis 213709 (FS).



Foto: Fritz Wilke, Slg. Stefan Carstens

Leig-Einheiten

Bereits 1949/50 ließ die DB 240 Wagen der Bauart G1mhs „Leipzig“/G1mghs 36 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 G11m(g)hs 37.

Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing, Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens, inklusive Bremsanlage, Schiebetüren zum Öffnen, original Schraubenkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhaakenkupplung oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Beschriftung, Kurzkupplungskinematik für vorbildgerecht engen Abstand zwischen beiden Wagen, schaltbare Innenbeleuchtung inklusive Funktionsdecoder mit Strompuffer für flackerfreien Betrieb. Mindestradius 1020 mm, LüP 72,9 cm, Gewicht ca. 3 kg.

Erhältlich in 9 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 203721 bis 203729 (NEM) bzw. 213721 bis 213729 (FS).



Foto: Fritz Wilke, Slg. Stefan Carstens



Foto: Fritz Wilke, Slg. Stefan Carstens

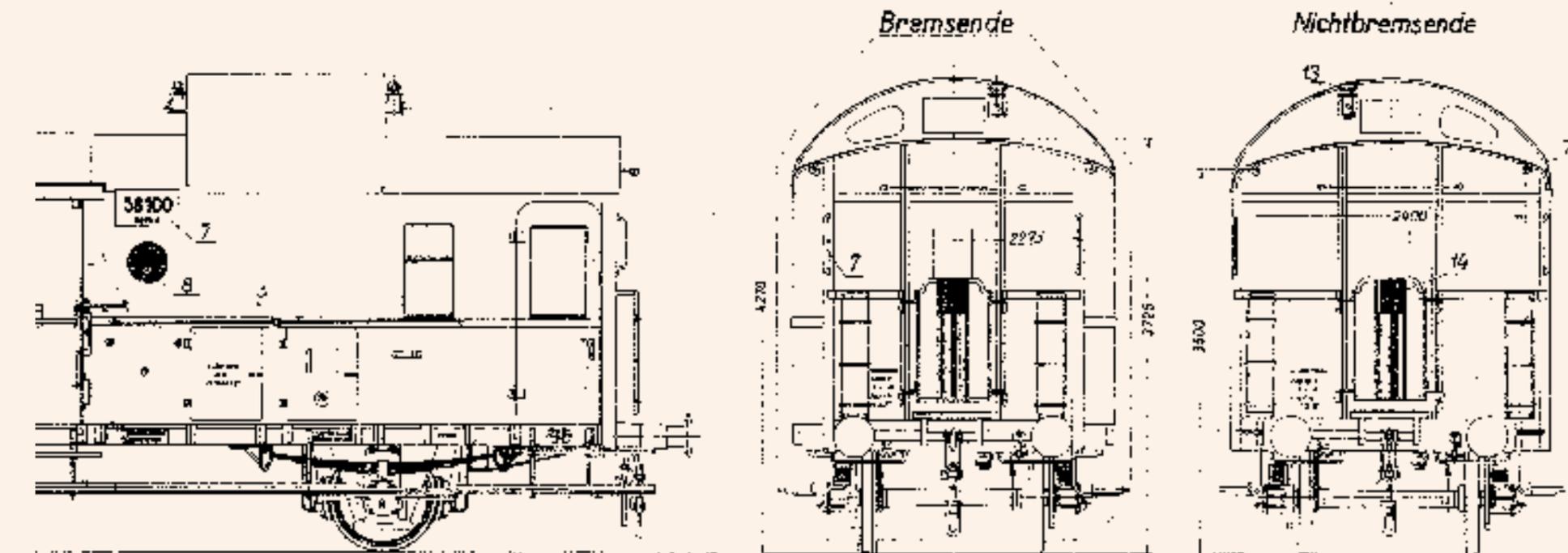
Einheits-Packwagen Pwi-29

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 angeietet. 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 Schraubenkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplungen 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, Schiebetüren zum Öffnen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder. LüP ca. 43,5 cm, Gewicht ca. 2 kg, Mindestradius 1020 mm.

Erhältlich in 4 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 202903 bis 202910 (NEM) bzw. 212903 bis 212910 (FS).





PwPost4ü-28

Die Fahrzeugbauprogramme der Jahre 1928 und 1929 sahen die Beschaffung von 20 4-achsigen Einheits-Post- und Gepäckwagen vor. Gebaut wurden diese Wagen in zwei Serien zu je zehn Stück in Ganzstahlbauart. Sie hatten eine Länge über Puffer von 22,47 m. Im Inneren waren Post und Gepäck der Bahn voneinander getrennt. Beiden stand pro Wagen eine Ladefläche von ca. 18 m² zur Verfügung. Dieser kombinierte Pack-Postwagen ist die ideale Ergänzung für unsere D 36-Schnellzugwagen sowie für nahezu alle 4-achsigen Reisezugwagen von Epoche II bis IV.

Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing mit original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplungen 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 70 cm, Gewicht ca. 2 kg, Mindestradius 1020 mm. Dieser Wagen passt ideal zu allen 4-achsigen Reisezugwagen, insbesondere zu unseren D 36-Schnellzugwagen. Ideal: Packwagen und Postwagen in Einem spart Platz und Geld auf Ihrer Anlage. **Erhältlich in 5 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 202821 bis 202825 (NEM) bzw. 212821 bis 212825 (FS).**

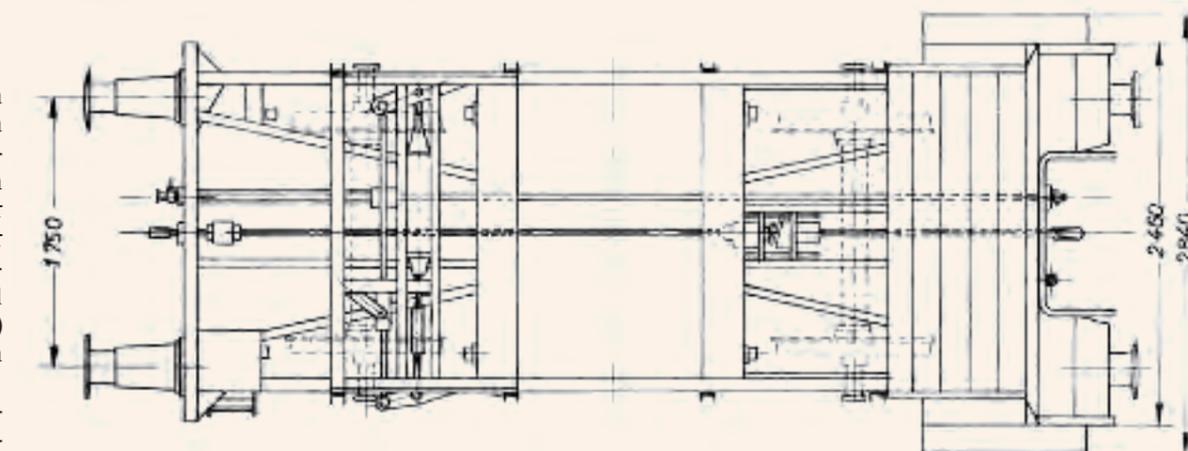


Foto: Fritz Wilke, Slg. Stefan Carstens

Talbot-Schotterwagen

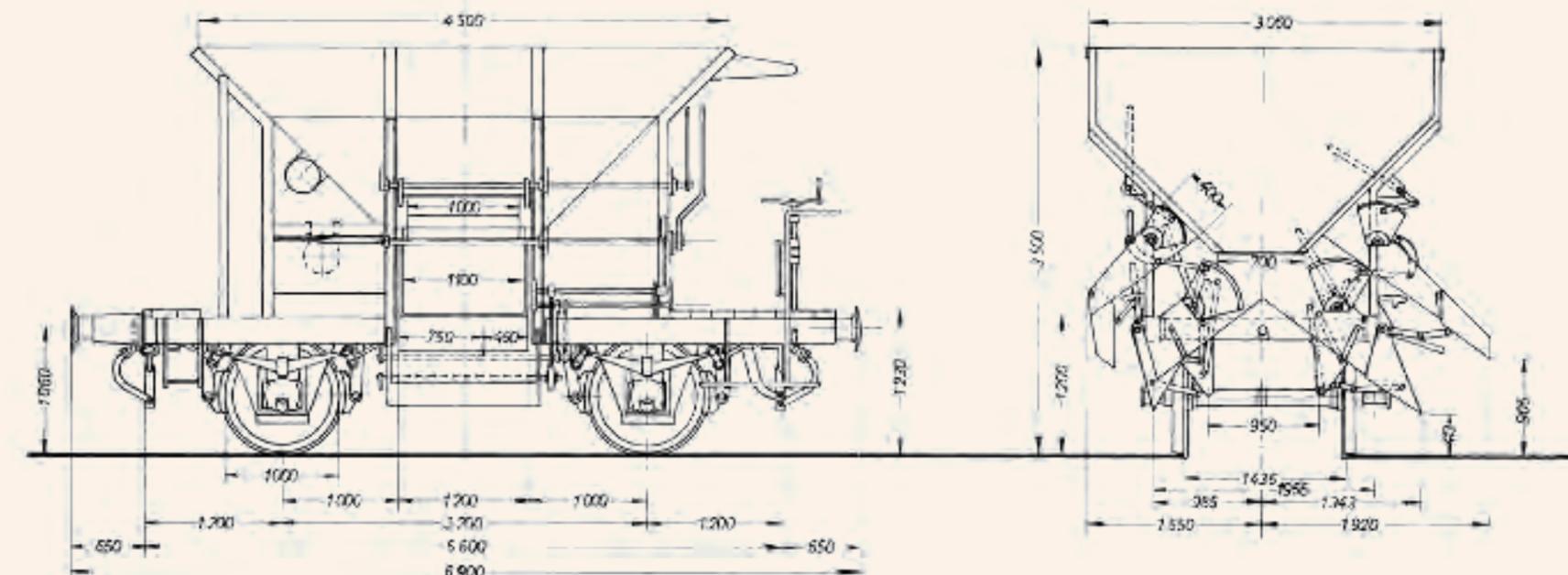
Ab 1926 wurde der von der Waggonfabrik Talbot in Aachen entwickelte 20 t Schotterwagen mit Selbstentladefunktion in genieteter Bauweise produziert. 1928 erfolgte die Überarbeitung nach den Grundsätzen der Austauschbauart. Sein trichterförmiger Behälter hat ein Volumen von 12,5 m³. Zur genauen Verteilung des Schotters inner- und außerhalb der Gleise verfügte er auf jeder Seite über drei separat verstellbare Schütten. Die Wagen wurden im Gleisbau eingesetzt und daher größtenteils als Arbeitswagen (Bahndienstfahrzeug) deklariert. Weitere Waggons erhielten das Gattungszeichen Otm, Gattungsbezirk Mainz.

Bis heute sind diese kurzen Zweiachser mit ihrem interessanten Aufbau unter dem Namen Talbot-Schotterwagen bekannt.



Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing, Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens, inklusive Bremsanlage, Schütten beweglich, original Schraubenkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplungen oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Beschriftung. Mindestradius 1020 mm, LüP 21,5 cm, Gewicht ca. 1 kg.

Erhältlich in 7 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 206631 bis 206637 (NEM) bzw. 216631 bis 216637 (FS).



Schienenwagen SS 15

Bereits im Jahr 1913 entstanden die ersten vierachsigen Schienenwagen der Gattung SS mit einem maximalen Ladege-
wicht von 35 Tonnen. Sie hatten zwölf Rungen, die Ladelänge
von 15 Metern orientierte sich an der damals noch üblichen
Schienenlänge (später 18 m). Die Wagen der Verbandsbauart
mit dem Gattungszeichen SS wurden dem Gattungsbezirk
Köln zugeordnet. Ein Teil der Wagen überlebte den Zweiten
Weltkrieg und wurde bei der DB als SS 15, bei der DR als SS
65 in den Bestand übernommen.

Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing, Federpuffer,
kugelgelagerte und gefederte Achsen, komplette Detaillierung des Wa-
genunterbodens, inklusive Bremsanlage, original Schraubenkupplun-
gen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplungen oder Klauen-
kupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte
Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 1020 mm, LüP 53,4 cm,
Gewicht ca. 1,2 kg.

**Erhältlich in 9 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungs-
varianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 201501 bis 201509 (NEM) bzw.
211501 bis 211509 (FS).**

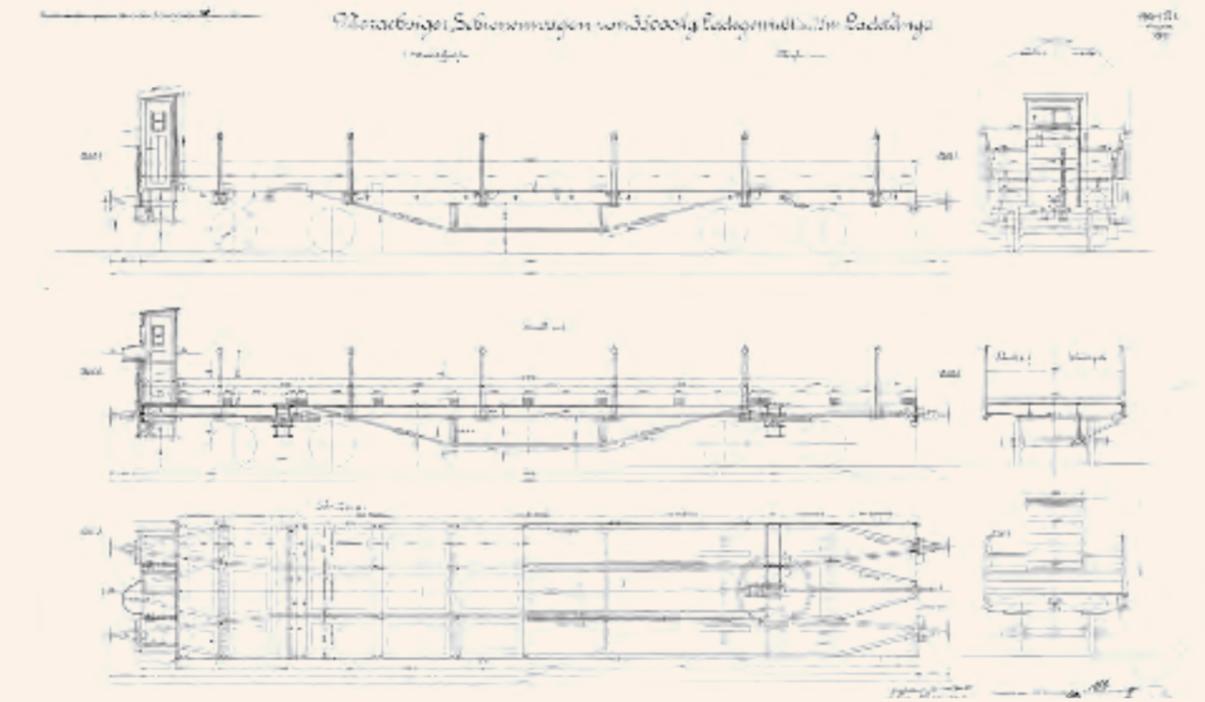


Foto: Bustorff, Slg. Stefan Carstens



Foto: Slg. Hufschlager

Alles drin, alles dran.

Die Präzision
und Fülle an
Details machen
unsere Modell
zu einem
kleinen Original.





Foto: EK-Verlag, Freiburg

Einheits-Abteilwagen 1921 b

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 zahlrei-

chen 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. Das Kastengerippe wurde aus hölzernen Säulen und Dachspriegeln zusammengesetzt, mit Brettern verschalt und von außen mit Blech verkleidet. 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 den Dienst gestellt.

Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing mit original Schraubenkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplungen oder Klauenkupplungen, Federpuffer, kinematische Kurzkupplung mit Kulisfenführung 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.

Erhältlich in 6 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 202101 bis 202106 (NEM) bzw. 212101 bis 212106 (FS).



Foto: Joachim Claus, Slg. Stefan Carstens



Foto: Joachim Claus, Slg. Stefan Carstens

Speisewagen WR4ü-28

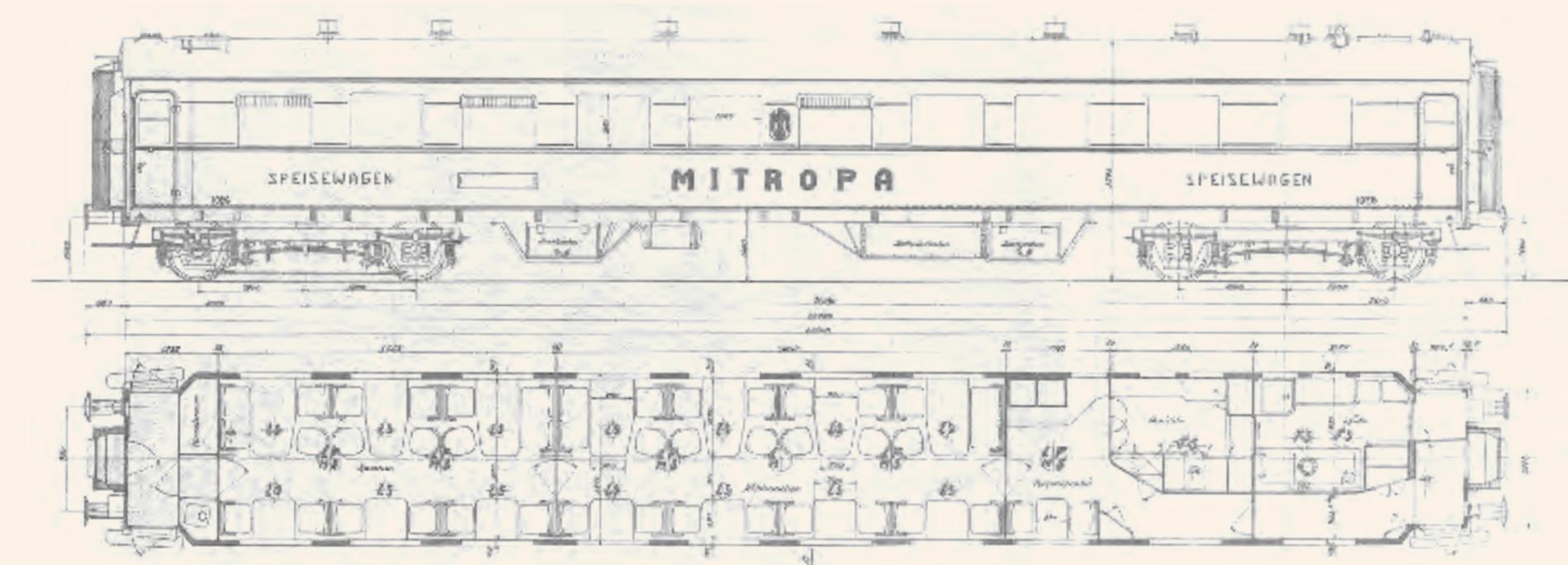
Für das damals neue Fernschnellzug-Netz der Deutschen Reichsbahn ließ die MITROPA bei den Linke-Hofmann-Werken in Breslau, den Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken (Westwaggon) in Köln-Deutz, bei der Waggon- und Maschinenbau AG (WUMAG) in Görlitz und bei Wegmann in Kassel von 1928 bis 1930 insgesamt 75 genietete Speisewagen WR4ü-28 bauen. 1934/35 folgten zwölf Wagen in gleichen Abmessungen, nun jedoch in geschweißter Bauweise. Die Wagen der ersten Lieferserien 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 Deutsche 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, sie wurden zwischen 1968 und 1973 ausgemustert.

Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing mit original Schraubenkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplungen 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.

Erhältlich in 4 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 202831 bis 202834 (NEM) bzw. 212831 bis 212834 (FS).





Archiv Michael Meinhold

Schnellzugwagen D28

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 be-

teiligten 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.



Abteil 1. Klasse



Abteil 2. Klasse



Abteil 3. Klasse



Bild: Der Pw4ü-37 wurde bereits 2010 produziert. Nun kommen auch die D28 passend dazu in stahlblauer Lackierung



Foto: Kuppelbare und gefederte Faltenbälge

Modell: Handgeformtes Präzisionsmodell aus Messing mit original Schraubenkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplungen 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 Rädern 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!

Erhältlich in 18 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 202841 bis 202858 (NEM) bzw. 212841 bis 212858 (FS).



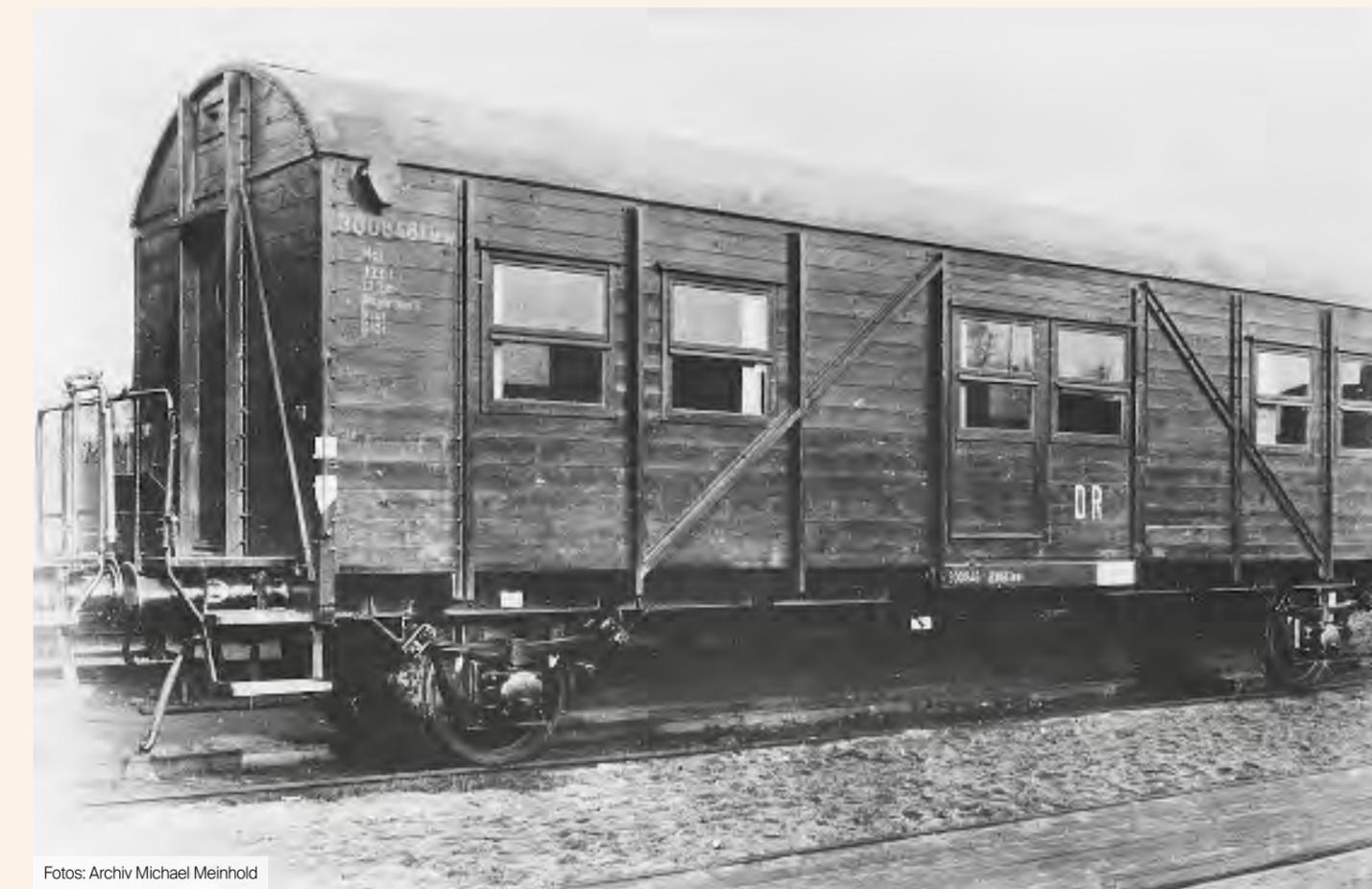
MCI

Die MCI 43 entstanden ab 1943 auf Basis der Gmhs Leipzig. Grund war der Engpass an Personenwagen durch kriegsbedingte Verluste. Das Fahrwerk und das Kastengerippe entsprachen komplett dem der Güterwagen, man wollte nach Kriegsende die Behelfspersonenwagen wieder zurück bauen. Doch

dazu kam es nicht, sie blieben bei der DB bis in die 1960er Jahre und bei der DR Ost sogar bis in die 1970er Jahre im Einsatz und waren unverzichtbar. Nach Aufhebung der dritten Wagenklasse wurden diese 2-achsigen Personenwagen dann in MBI-43 umgezeichnet. Geliefert wurden die Wagen mit Ofenhei-

zung im Waggon. Erst im Rahmen von umfangreichen Erhaltungsmaßnahmen wurden sie später mit Dampfheizung und elektrischer Beleuchtung, die von einem unter dem Wagenboden aufgehängten riemengetriebenen Generator gespeist wurde, ausgerüstet. Mit der Einführung der Umbauwagen wurden

sie nach und nach als Bahndienst- oder Bauzugwagen umgenutzt. Anlässlich des Bahnjubiläums 1985 lies die DB einen MCI wieder rekonstruieren. Heute sind unter anderem bei der Dampfbahn Fränkische Schweiz noch etliche MCI museal erhalten und dienen in Museumszügen als wertvolle Zeugen ihrer Zeit.



Fotos: Archiv Michael Meinhold

Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing, Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens inklusive Bremsanlage, detaillierte Wageninneneinrichtung, schaltbare Innenbeleuchtung inklusive Funktionsdecoder mit Strompuffer für flackerfreien Betrieb, zu öffnende Türen, original Schraubenkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Beschriftung. Mindestradius 1020 mm, LüP 37,5 cm, Gewicht ca. 1,6 kg.

Erhältlich in 8 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr.204301 bis 204308 (NEM) bzw. 214301 bis 214308 (FS).



Lokalbahnwagen Bay 05

Zu Beginn des letzten Jahrhunderts bietet sich bei den Lokalbahnen ein recht buntes Bild. Unter anderem beschaffte die Königlich Bayrische Staatsbahn von 1905 bis 1911 für ihre Nebenbahnen zweiachsige Personenwagen mit offenen Übergängen und 5 m Achsstand. Für die Beförderung von Postsendungen und Gepäck entstanden kombinierte Pack-Postwagen passend zu den Personenwagen. Diese Bauart sollte sich bis Mitte der sechziger Jahre halten und somit nahezu bis Anfang der Epoche IV in Be-

trieb sein. Diese leichten Lokalbahnzüge – übrigens hervorragend passend zu unserer BR 70, aber auch zu den Baureihen 64, 86, 98, 89 etc. – wurden erst mit den aufkommenden Schienenbussen langsam verdrängt. Obwohl die preußischen Staatsbahnen ursprünglich auf Abteilwagen setzten, übernahmen sie später doch das Konzept der Durchgangswagen und beschafften ebenfalls auf 5 m Fahrwerk basierende zweiachsige Nebenbahnwagen nach bayerischem Vorbild der Bauarten Ci und Di.



Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing, detaillierte Inneneinrichtung, komplett detaillierte Bremsanlage und Wagenunterboden, vorbildgerechte Beschriftung, schaltbare Innenbeleuchtung inklusive Funktionsdecoder mit Strompuffer für flackerfreien Betrieb, Schraubenkupplungen gegen Klauenkupplungen tauschbar, Federpuffer, bewegliche Trittleche an Bühnen.

Packwagen: bewegliche Rolltüren, gefederte und kugelgelagerte Achsen, beidseitig profilierte Räder, LüP: ca. 28 cm, Gewicht ca. 1 kg, Mindestradius 1020 mm.

Erhältlich in 12 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 200521 bis 200532, 3er Set 200533 (NEM) und 210521 bis 210532, 3er Set 210533 (FS).



Rollböcke

Um Regelspurwaggons auf schmalspurigen Bahnlinien zu befördern, wurden sogenannte Rollböcke verwendet. Der Rollbock nimmt die Achse des regelspurigen Wagens über eine Rollbockgrube auf, danach kann dieser Waggon auf Schmalspurstrecken weiterbefördert werden. Da jeder Waggon mindestens zwei Achsen hat, werden auch mindestens zwei Rollböcke benötigt. Aufgrund der vorbildlich kleineren Radien auf Schmalspurbahnen war ein Kuppeln über Schraubenkupplungen meist unmöglich, daher nutzte man entsprechende Kupplungsstangen, die zwischen den Rollböcken angebracht wurden.

Modell: Handgefertigtes Messingmodell, Radreifen aus Edelstahl, nachgebildete Druckluftbremsanlage, wechselbare Achsaufnahme (vorbildgerecht symmetrisch und asymmetrisch für Betrieb mit einer Rollbockgrube), Mindestradius 815 mm. Lieferumfang: 2 Rollböcke und eine Kupplungsstange.

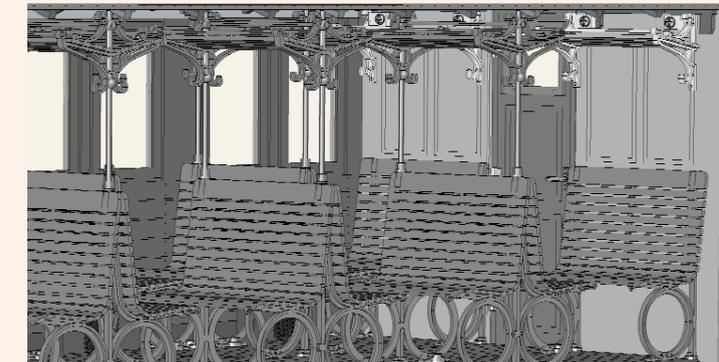
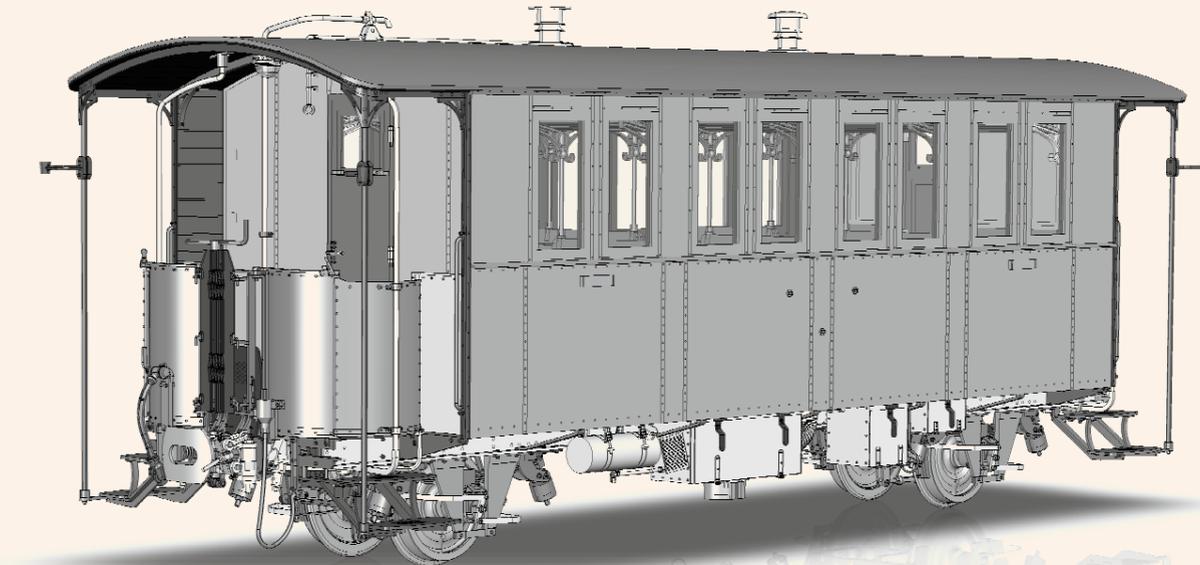
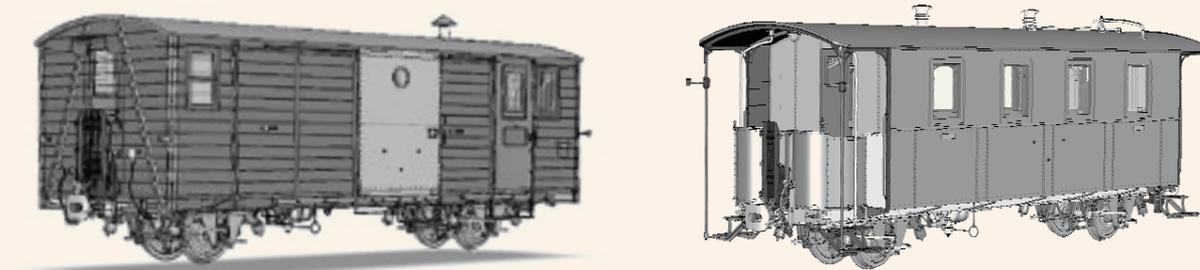
Erhältlich in 1 Version, siehe Preisliste, Art.-Nr. 209901 (NEM) bzw. 219901 (FS).





Schmalspur Personen- und Packwagen

Die zweiachsigen Personen- (Kbi 94 und Kbi 11) und Packwagen (KDPosti 94) 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, schaltbare Innenbeleuchtung inklusive Funktionsdecoder mit Strompuffer für flackerfreien Betrieb, originalgetreue Mittelpufferkupplung, bewegliche Trittböcke und Geländer an Bühnen, kugelgelagerte und gefederte Achsen. Packwagen: bewegliche Rolltüren, beidseitig profilierte Räder. LÜP ca. 26,3 cm, Gewicht ca. 0,9 kg, Mindestradius: 815 mm.

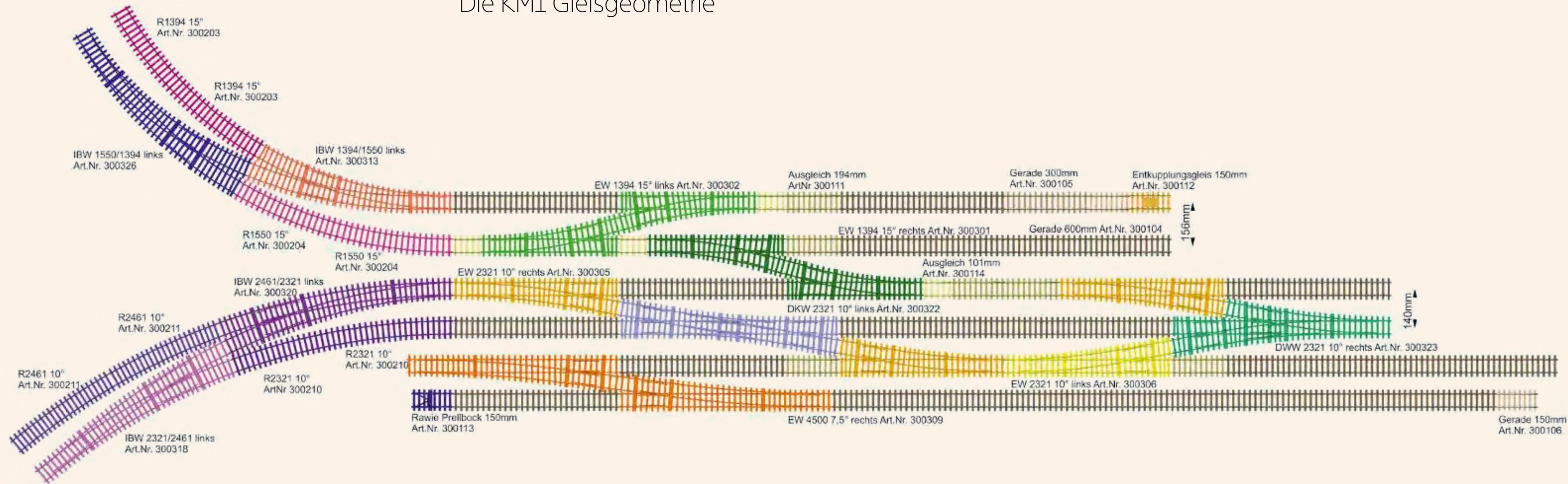
Erhältlich in 21 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 209401 bis 209427 (NEM) bzw. 219401 bis 219427 (FS) und 229401.

Der Zauber des Zubehörs.

Es sind die
kleinen Dinge
im Großen,
die Ihre Anlage
beleben.



Die KM1 Gleisgeometrie



Wie auf Schienen ...



Gleisvielfalt

Unser Gleissystem ist als Echtholzgleis, als Kunststoffgleis in Holzoptik, Kunststoffgleis in Stahloptik und Acryl Art-Track erhältlich.

Das Sortiment an Weichen und Radien wird kontinuierlich ausgebaut. Scheuen Sie sich nicht, auch nach individuellen Lösungen zu fragen. Wir beraten Sie gerne und unverbindlich.

Echtholzgleise

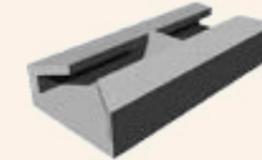
Alle Schwellen unserer Echtholzgleise sind aus Buchenholzplatten gelasert. Dabei wird nicht nur die Form geschnitten, sondern auch die Oberfläche graviert. Dadurch entsteht ein bisher nie da gewesenes Erscheinungsbild mit matter Oberfläche und über 100 verschiedenen Strukturen der Schwellen. Vorbei sind also die Zeiten, als sich auf Ihrer Strecke jede 5. Schwellen in der Maserung und den Rissen wiederholte.

Richtig verbunden – oder getrennt



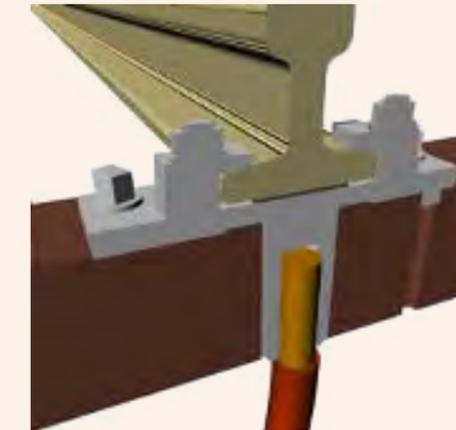
Schienenverbinder, 10 Stück
Art.-Nr. 300820

Schienenverbinder aus 4VA Federstahl, witterungsbeständig mit besonders starkem Halt und geringem Übergangswiderstand.



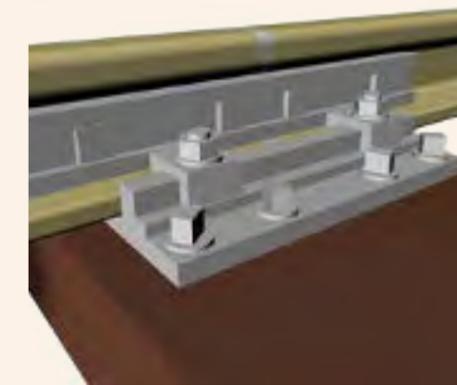
Isolierschienenverbinder, 10 Stück
Art.-Nr. 300823

Isolierschienenverbinder aus Kunststoff zur Herstellung eines isolierten Gleisabschnitts z. B. bei Rückmeldern.



Gleisanschluss RP16
Art.-Nr. 300812

RP16 Kleineisen aus Metall mit durchgehender Hülse und Kontaktfeder zum Befestigen von Gewindestangen oder Kabeln zur unsichtbaren Stromspeisung ins Gleis.



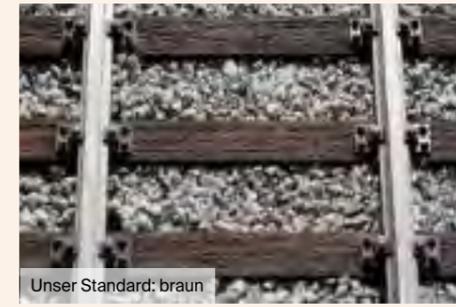
Isolierverbinder Kunststoff
Art.-Nr. 300824

Doppelplatte mit nachgebildeten Gleislaschen aus Kunststoff für zuverlässige Isolierverbindung zweier Gleise auf einer Doppelschwelle z. B. für Rückmeldeabschnitte.



Gleislaschen, Art.-Nr. 400481

Beim Vorbild dienen die Gleislaschen zur Verschraubung der einzelnen Gleisjoche untereinander. Ein wichtiges Detail für den vorbildorientierten Modellbahner. Teile aus Kunststoff zum nachträglichen Verkleben im Gleisprofil.



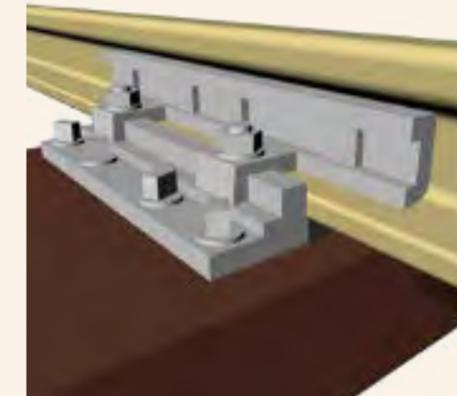
Unser Standard: braun



Auf Anfrage: natur



Auf Anfrage: schwarz



Gleisanschluss mit Verbinder
Art.-Nr. 300813

Doppelplatte mit nachgebildeten Gleislaschen aus Metall mit durchgehender Hülse und Kontaktfeder zum Befestigen von Gewindestangen oder Kabeln zur unsichtbaren Stromspeisung ins Gleis.

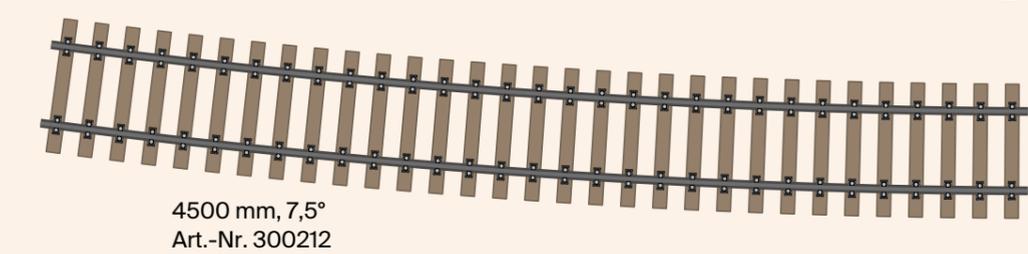
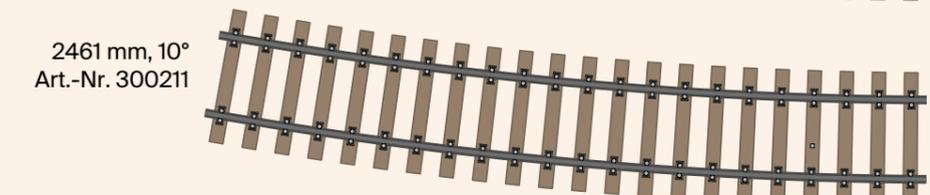
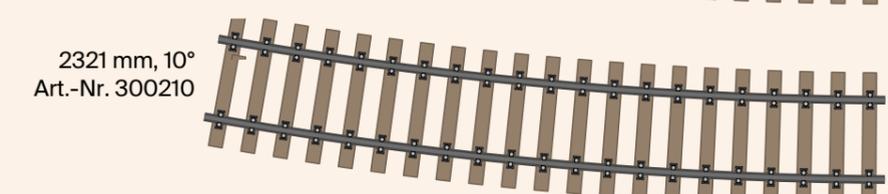
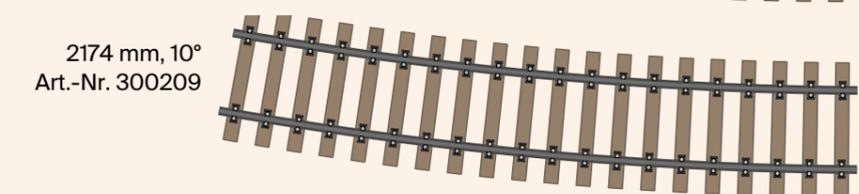
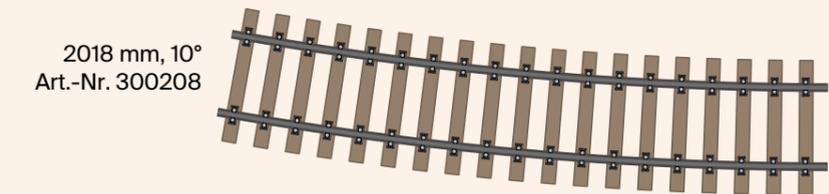
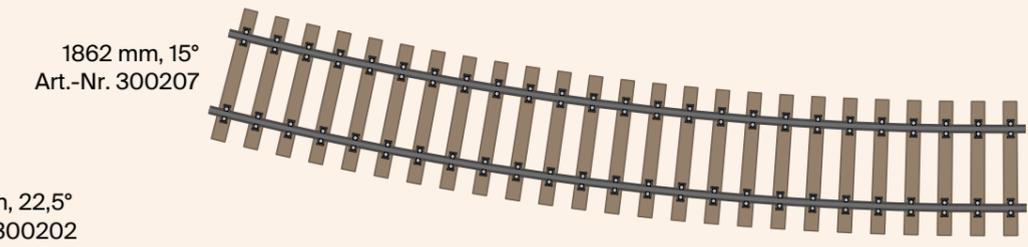
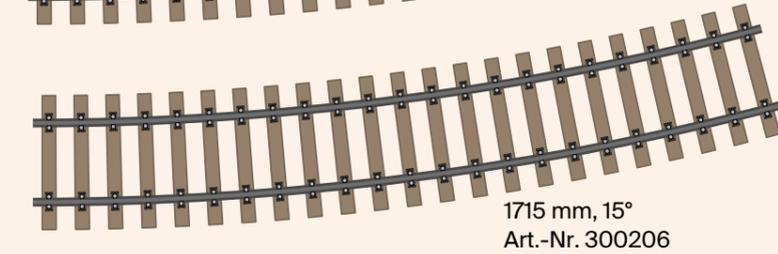
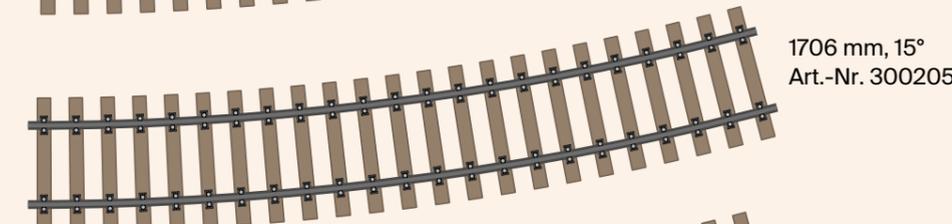
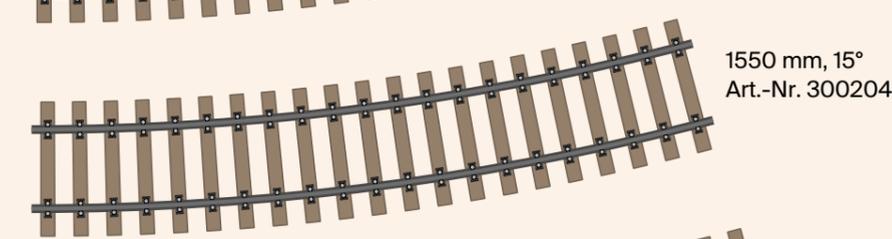
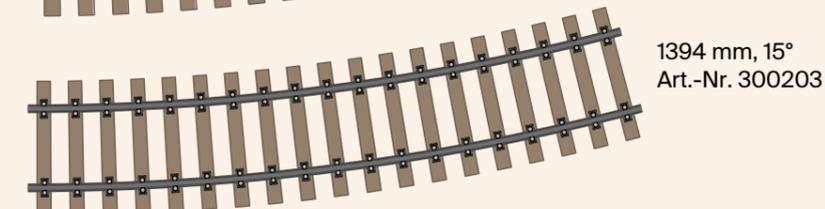
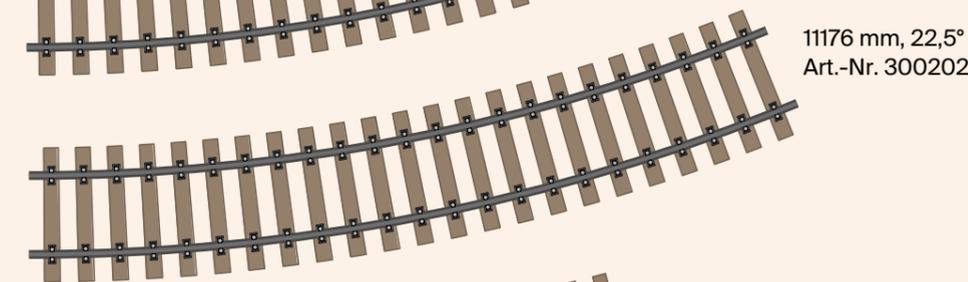
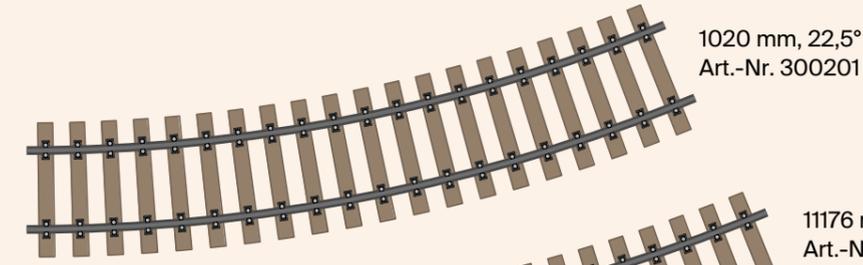
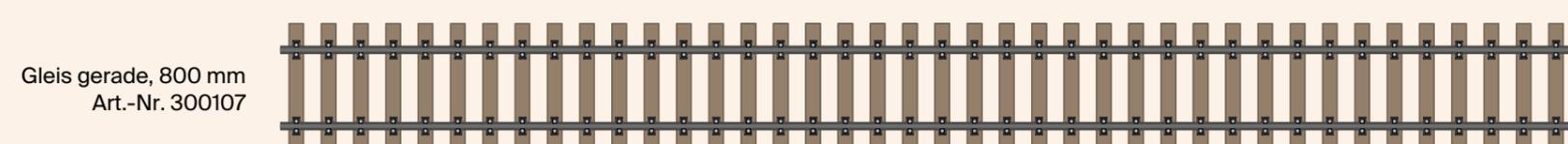
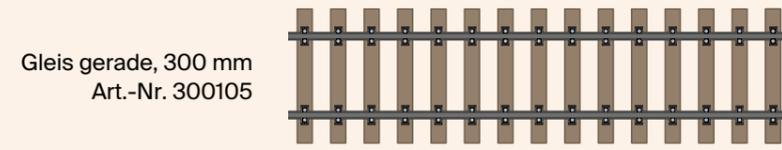
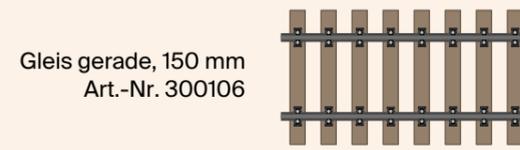
Als Standard bieten wir Ihnen unsere Schwellen im Branton an. Naturton und schwarze Schwellen fertigen wir nur auf Anfrage.

Da unsere Schwellen aus Holz sind und Holz ein Naturmaterial ist, sind leichte Farbabweichungen beim Beizen möglich.

Gleise gerade und gebogen

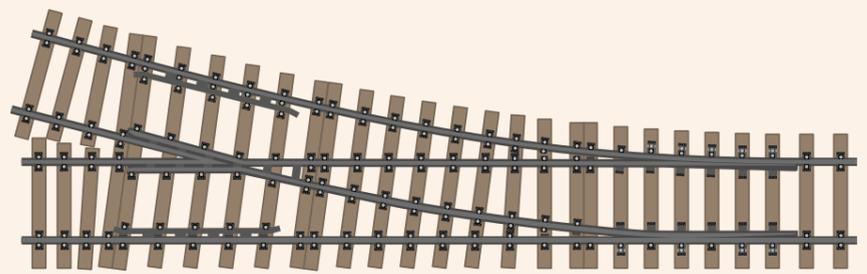
Alle Normalspurgleise sind erhältlich als:

- Echtholzgleis
- Kunststoffgleis in Holzoptik
- Kunststoffgleis in Stahloptik
- Acryl Art-Track

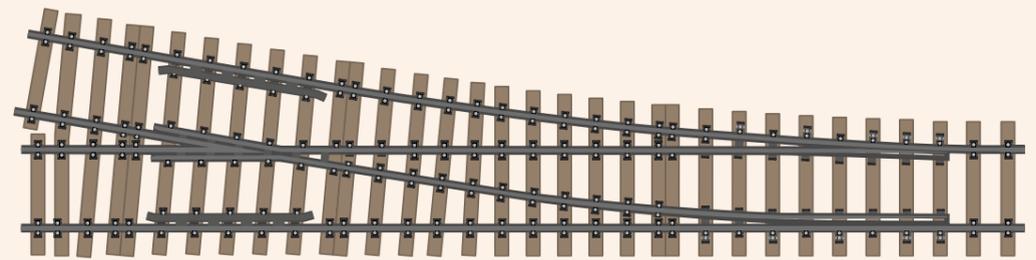


Weichen und Kreuzungen

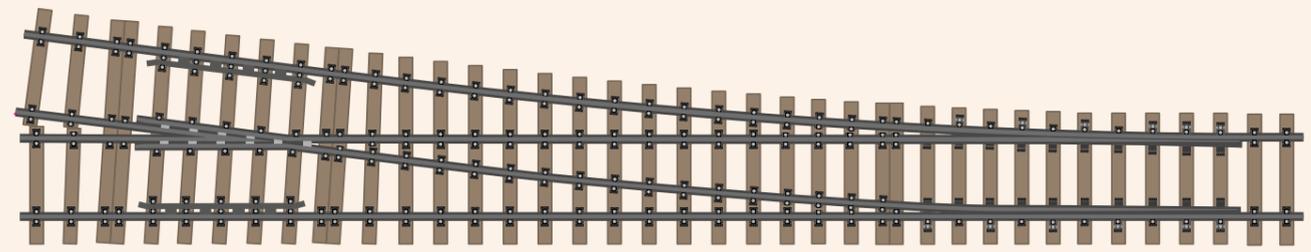
- Alle Normalspurweichen- und Kreuzungen sind erhältlich als:
- Echtholzgleis
 - Kunststoffgleis in Holzoptik (Sonderanfertigung)
 - Kunststoffgleis in Stahloptik (3D-Druck Sonderanfertigung)
 - Acryl Art-Track



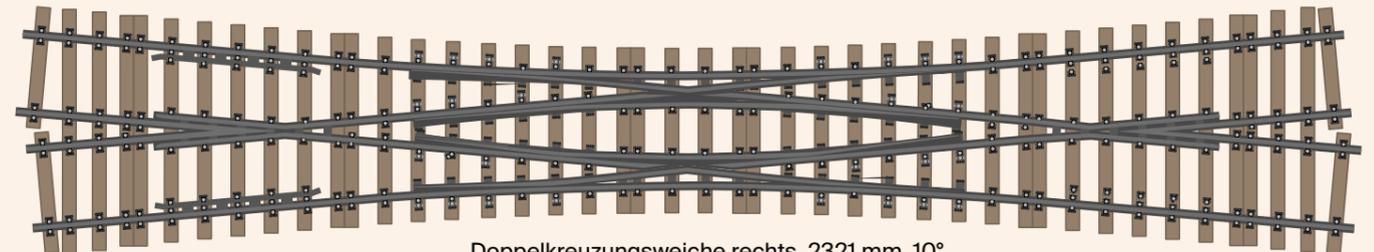
Einzelweiche rechts, 1394 mm, 15°
Art.-Nr. 300301



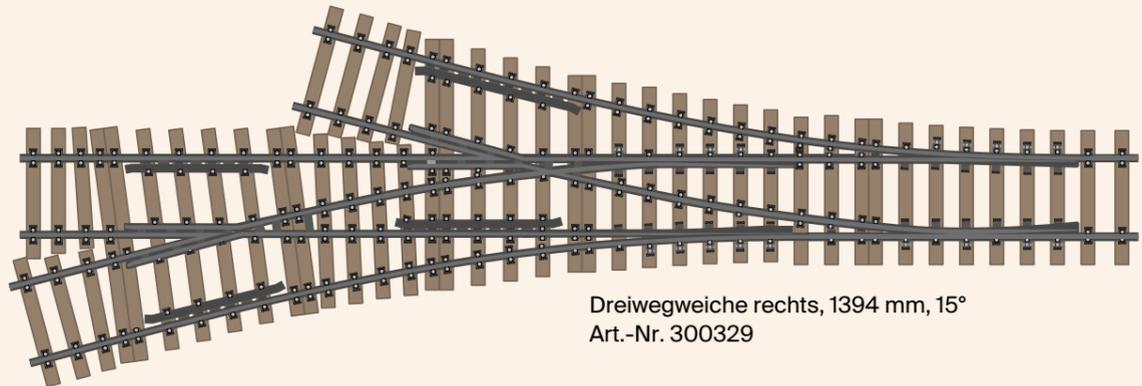
Einzelweiche rechts, 2321 mm, 10°
Art.-Nr. 300305



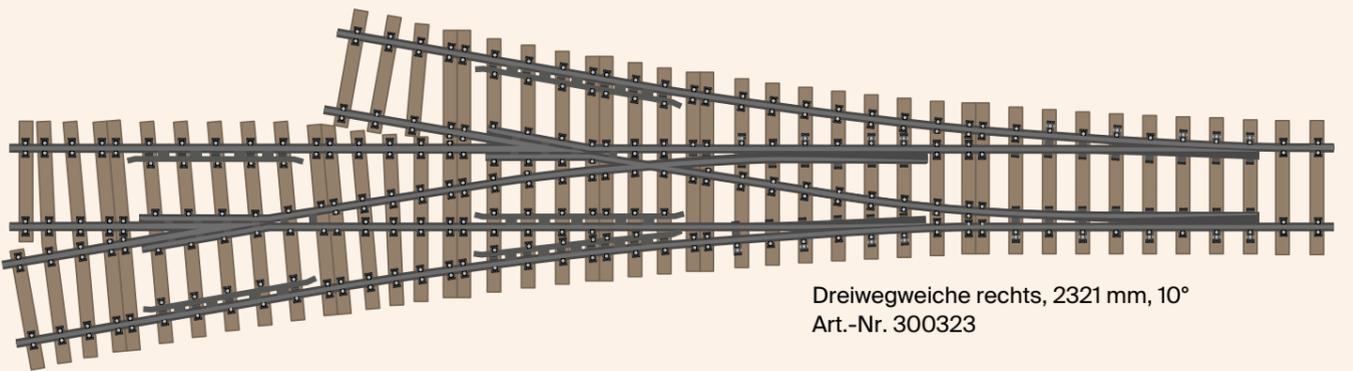
Einzelweiche rechts, 4500 mm, 7°
Art.-Nr. 300309



Doppelkreuzungsweiche rechts, 2321 mm, 10°
Art.-Nr. 300321



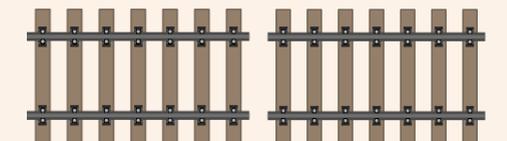
Dreiwegweiche rechts, 1394 mm, 15°
Art.-Nr. 300329



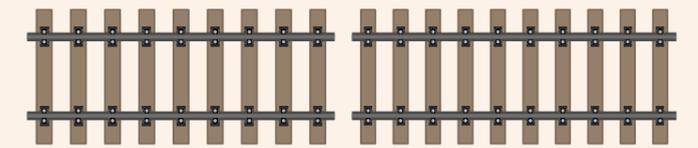
Dreiwegweiche rechts, 2321 mm, 10°
Art.-Nr. 300323

Ausgleichsstücke

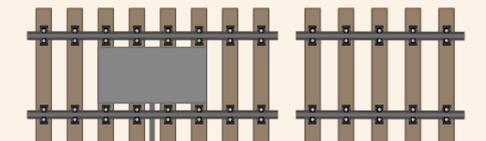
Nur als Echtholzgleis erhältlich.



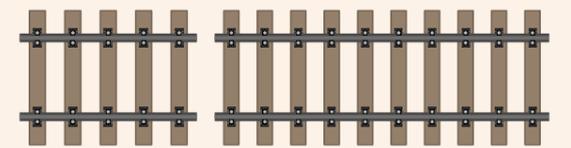
106 mm Art.-Nr. 300108 133 mm Art.-Nr. 300109



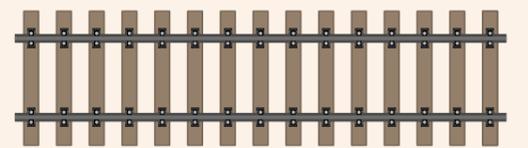
184 mm Art.-Nr. 300110 194 mm Art.-Nr. 300111



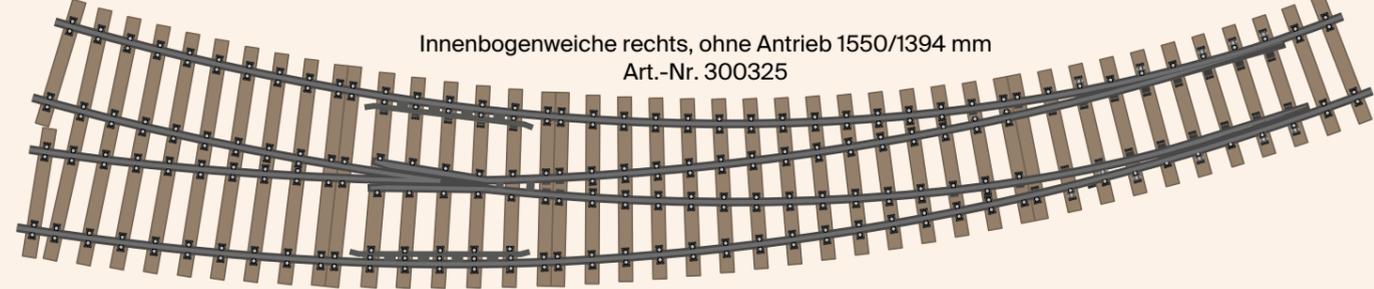
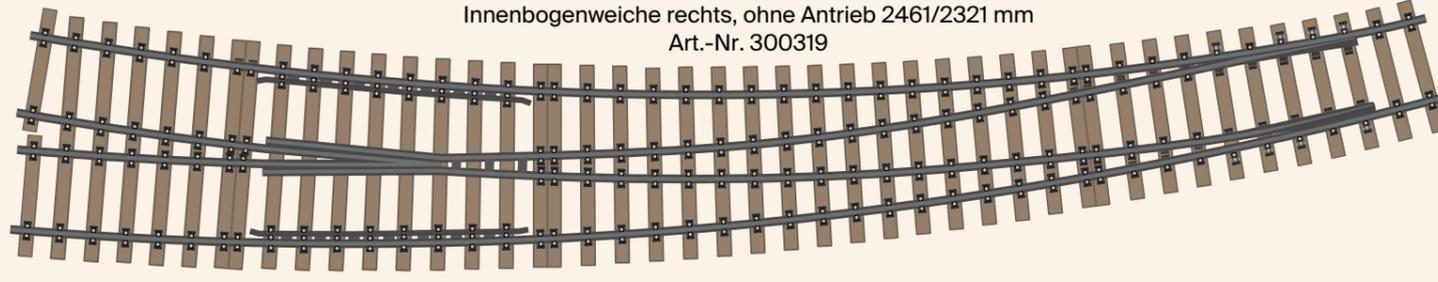
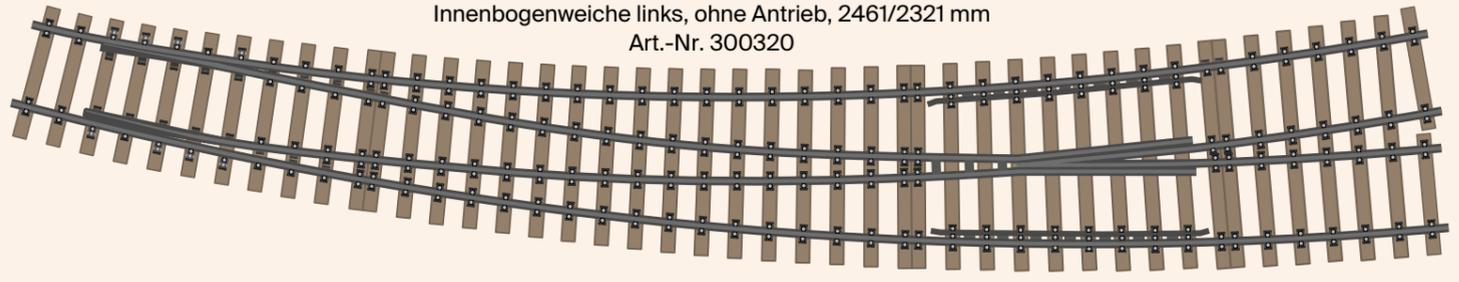
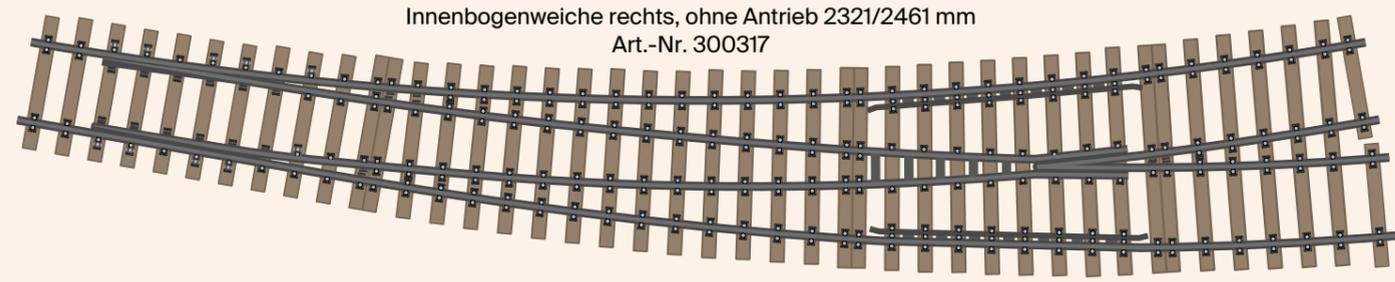
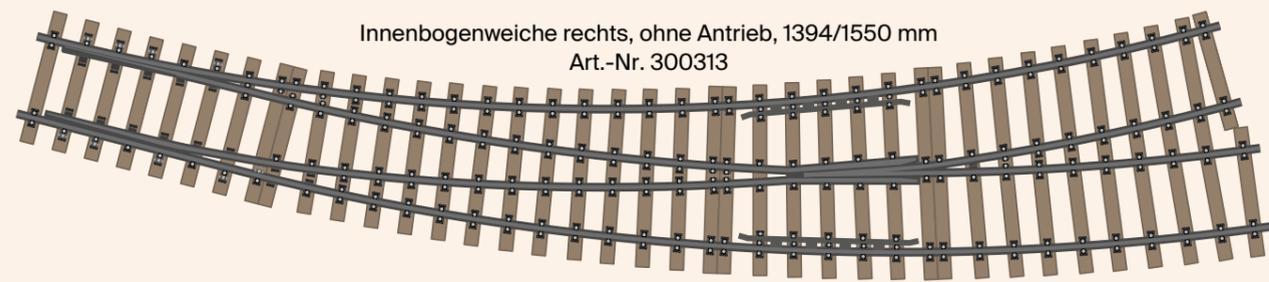
Entkupplungsgleis, 150 mm, Art.-Nr. 300112 101 mm Art.-Nr. 300114



130 mm Art.-Nr. 300115 200 mm Art.-Nr. 300116



294 mm Art.-Nr. 300117



3-Schiengleise gerade

Nur als Echtholzgleis erhältlich.

Ausgleichsstück gerade, 180 mm Art.-Nr. 300197



Gleis gerade, 600 mm Art.-Nr. 300193



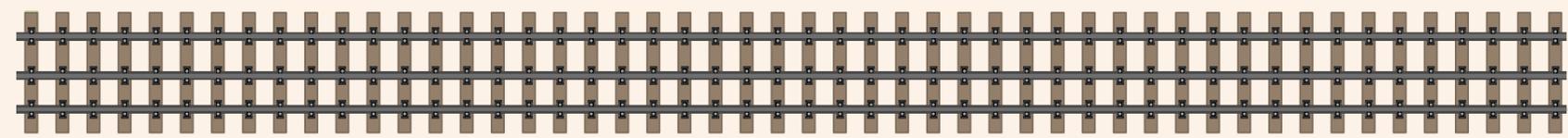
Gleis gerade, 800 mm Art.-Nr. 300196



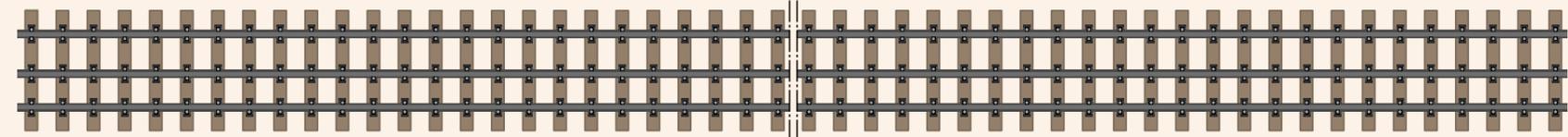
Gleis gerade, 900 mm Art.-Nr. 300192



Gleis gerade, 1000 mm, Art.-Nr. 300191



Gleis gerade, 3000 mm, Art.-Nr. 300190



Gleis gerade, 150 mm Art.-Nr. 300195

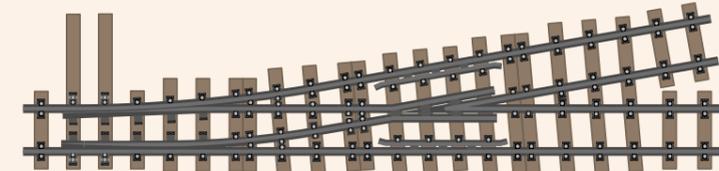


Gleis gerade, 300 mm Art.-Nr. 300194

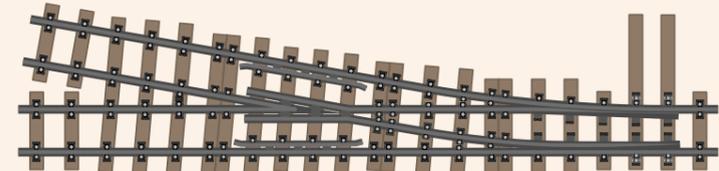


Weichen, Ausweichungen, Spurwechsel

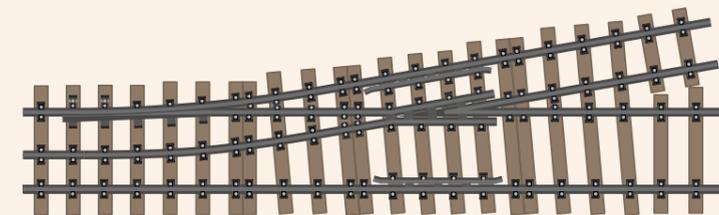
Nur als Echtholzgleis erhältlich.



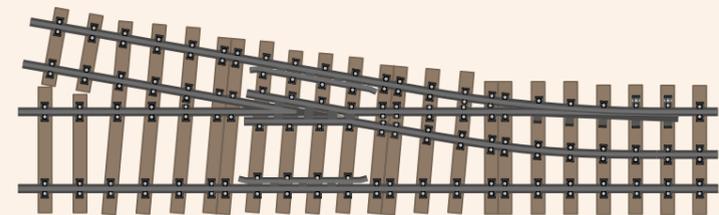
Einzelweiche links, ohne Antrieb, ohne Stellbock, 815 mm 10° Art.-Nr. 300382



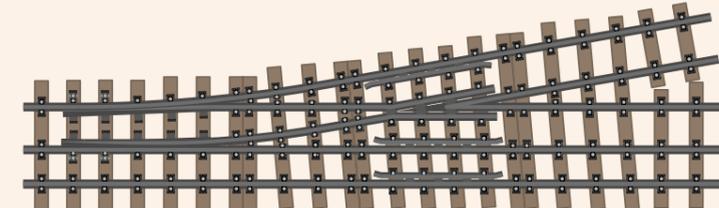
Einzelweiche rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock, 815 mm 10° Art.-Nr. 300381



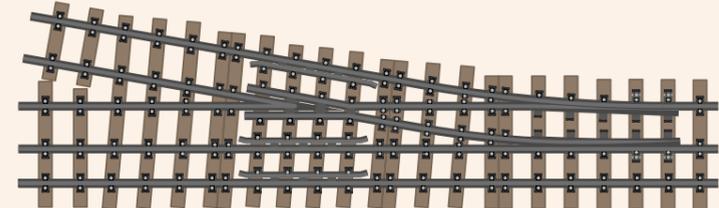
Ausfädelung links, ohne Antrieb, ohne Stellbock, 815 mm 10° Art.-Nr. 300384



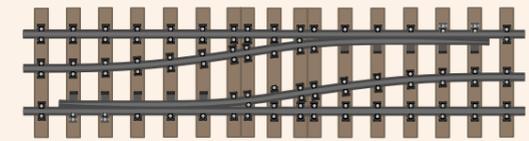
Ausfädelung rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock, 815 mm 10° Art.-Nr. 300383



Ausweichung links, ohne Antrieb, ohne Stellbock, 815 mm 10° Art.-Nr. 300386



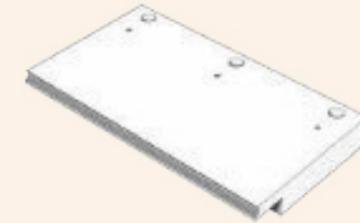
Ausweichung rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock, 815 mm 10° Art.-Nr. 300385



Spurwechsel links, ohne Antrieb, ohne Stellbock 300 mm Art.-Nr. 300388

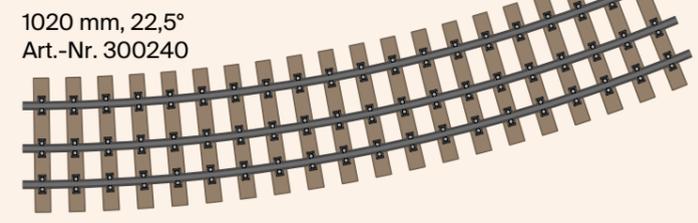


Spurwechsel rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock 300 mm Art.-Nr. 300387

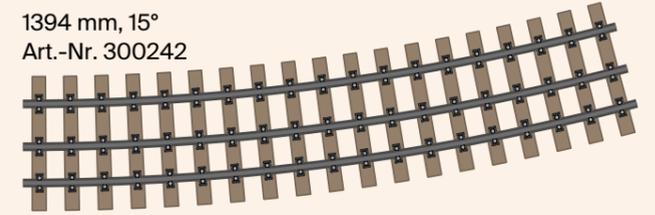


Bohrschablone 3-Schiengleis Art.-Nr. 300995

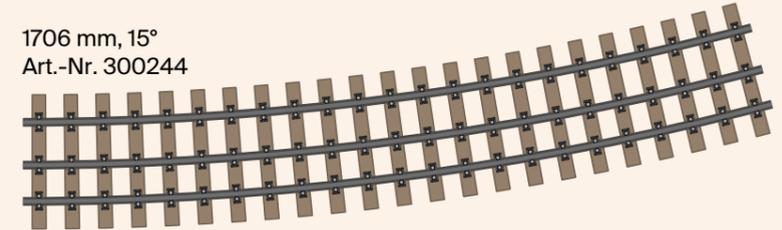
3-Schienengleise gebogen, Schmalspurgleis innen



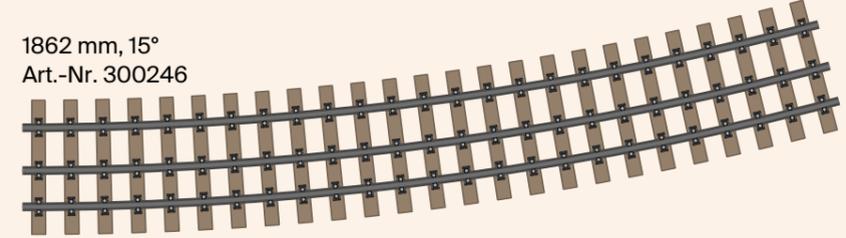
1020 mm, 22,5°
Art.-Nr. 300240



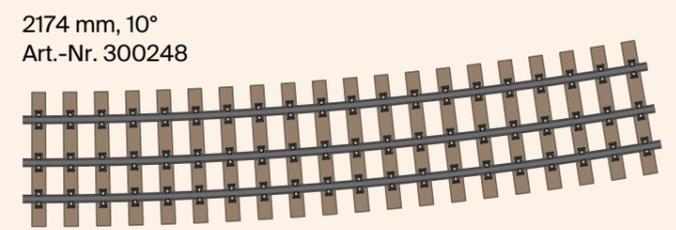
1394 mm, 15°
Art.-Nr. 300242



1706 mm, 15°
Art.-Nr. 300244

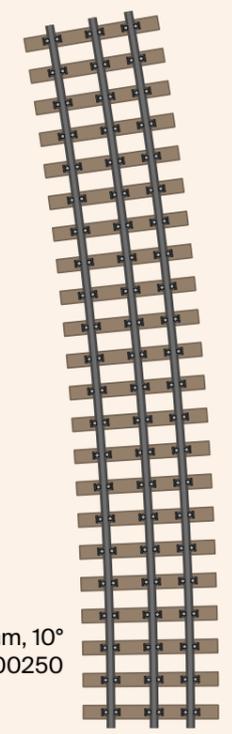


1862 mm, 15°
Art.-Nr. 300246

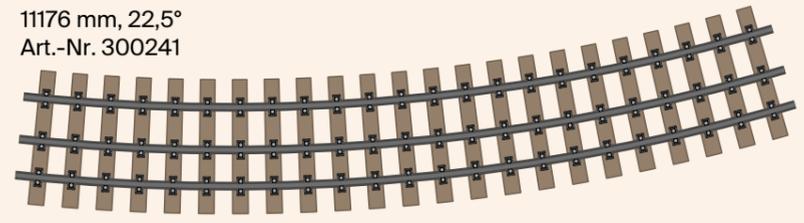


2174 mm, 10°
Art.-Nr. 300248

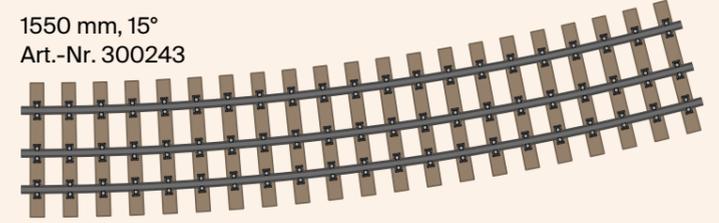
Alle gebogenen 3-Schienengleise werden nur auf Bestellung und in Echtholz gefertigt. Bitte im Auftrag unbedingt die Lage des dritten Schienenprofils für die Schmalspur angeben: innen- oder außenliegend (siehe Preisliste).



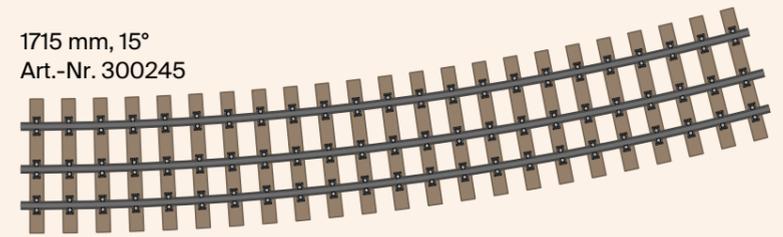
2461 mm, 10°
Art.-Nr. 300250



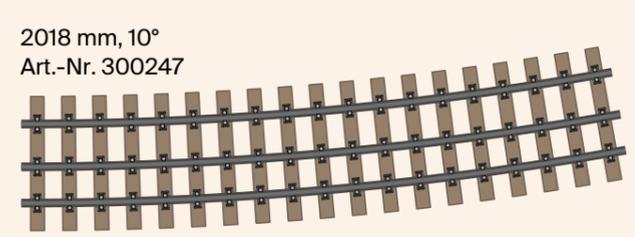
1176 mm, 22,5°
Art.-Nr. 300241



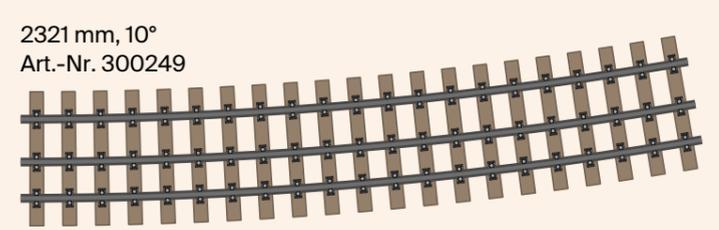
1550 mm, 15°
Art.-Nr. 300243



1715 mm, 15°
Art.-Nr. 300245

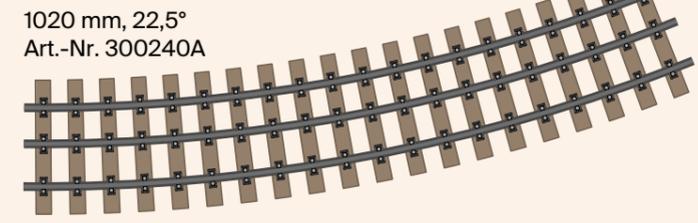


2018 mm, 10°
Art.-Nr. 300247

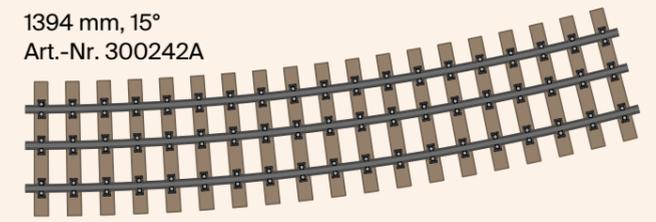


2321 mm, 10°
Art.-Nr. 300249

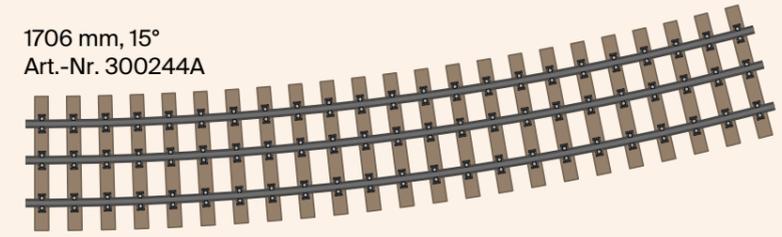
3-Schienengleise gebogen, Schmalspurgleis außen



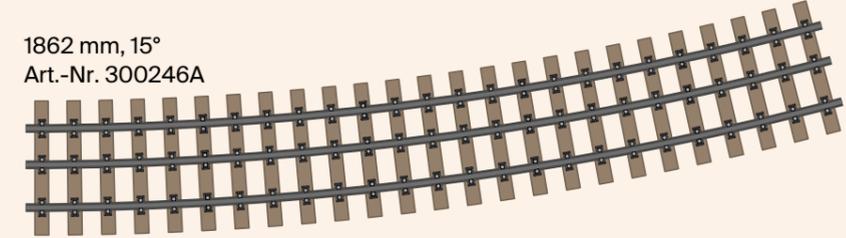
1020 mm, 22,5°
Art.-Nr. 300240A



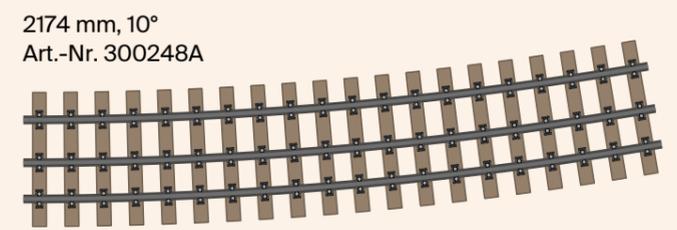
1394 mm, 15°
Art.-Nr. 300242A



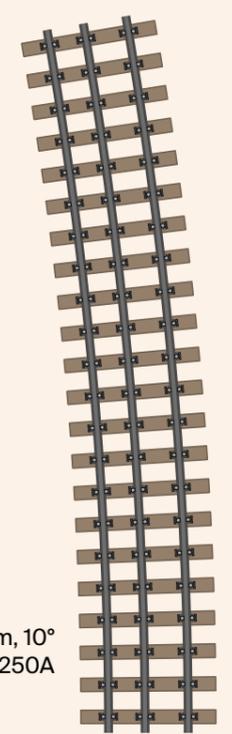
1706 mm, 15°
Art.-Nr. 300244A



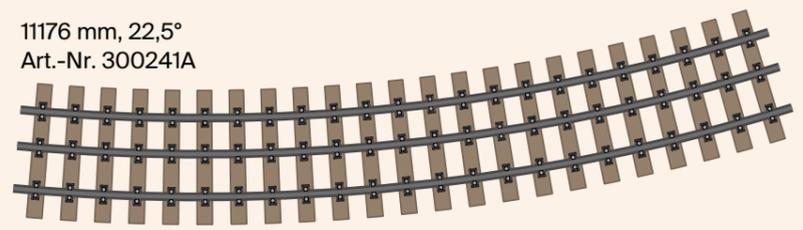
1862 mm, 15°
Art.-Nr. 300246A



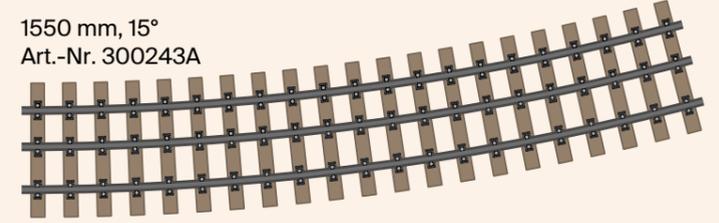
2174 mm, 10°
Art.-Nr. 300248A



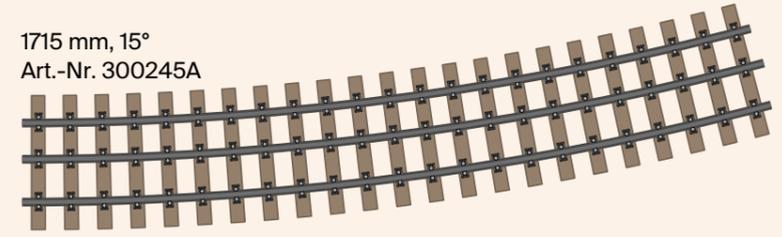
2461 mm, 10°
Art.-Nr. 300250A



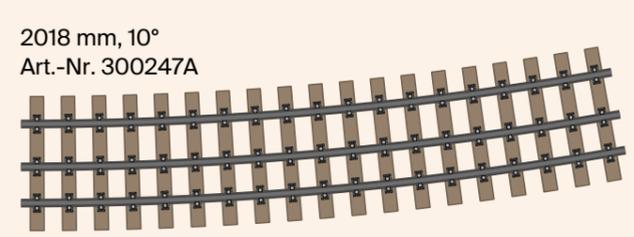
1176 mm, 22,5°
Art.-Nr. 300241A



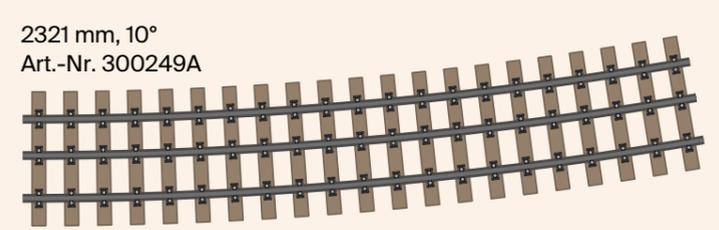
1550 mm, 15°
Art.-Nr. 300243A



1715 mm, 15°
Art.-Nr. 300245A



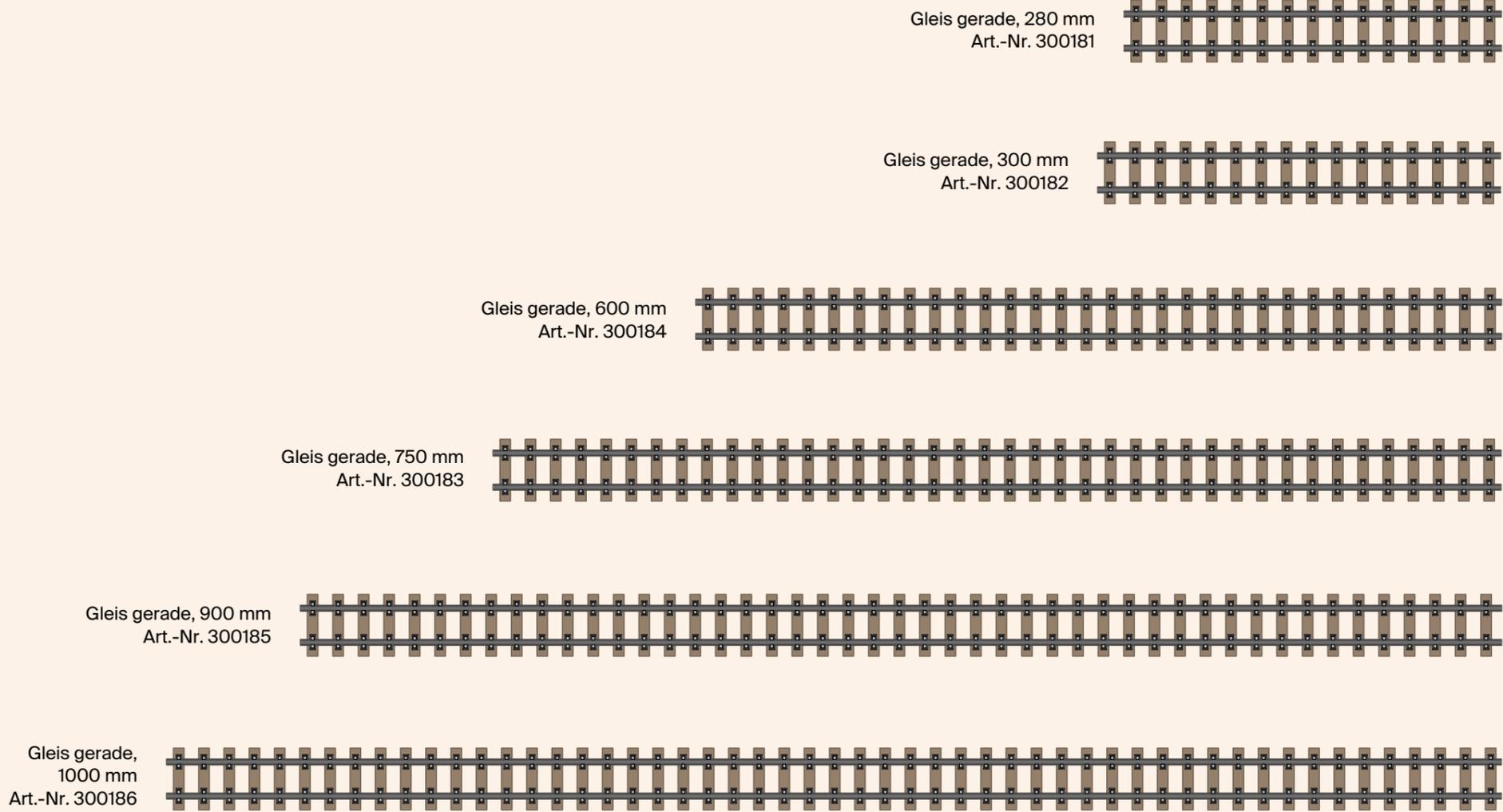
2018 mm, 10°
Art.-Nr. 300247A



2321 mm, 10°
Art.-Nr. 300249A

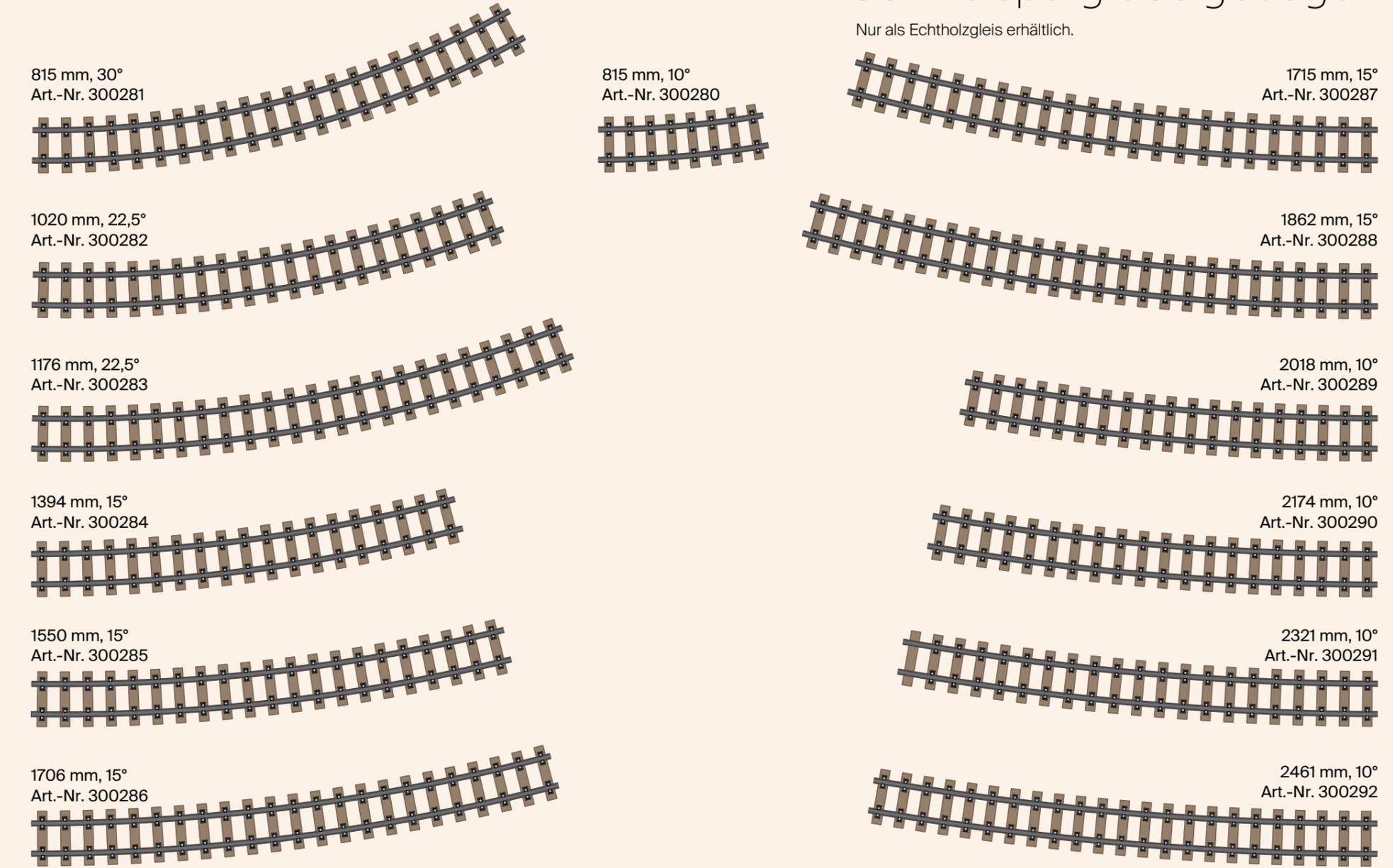
Schmalspurgleise gerade

Nur als Echtholzgleis erhältlich.



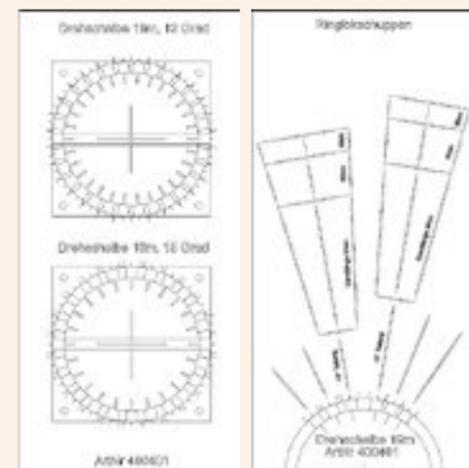
Schmalspurgleise gebogen

Nur als Echtholzgleis erhältlich.



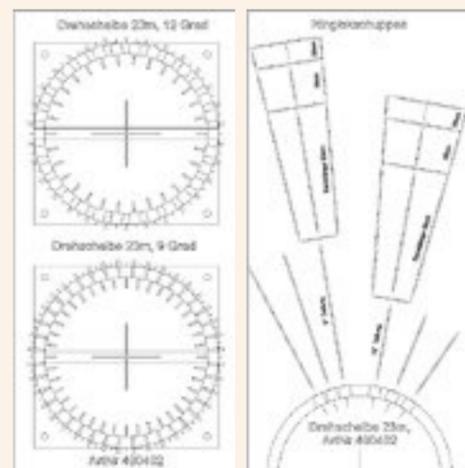
Gleisplaner

Drehscheibe 19 m



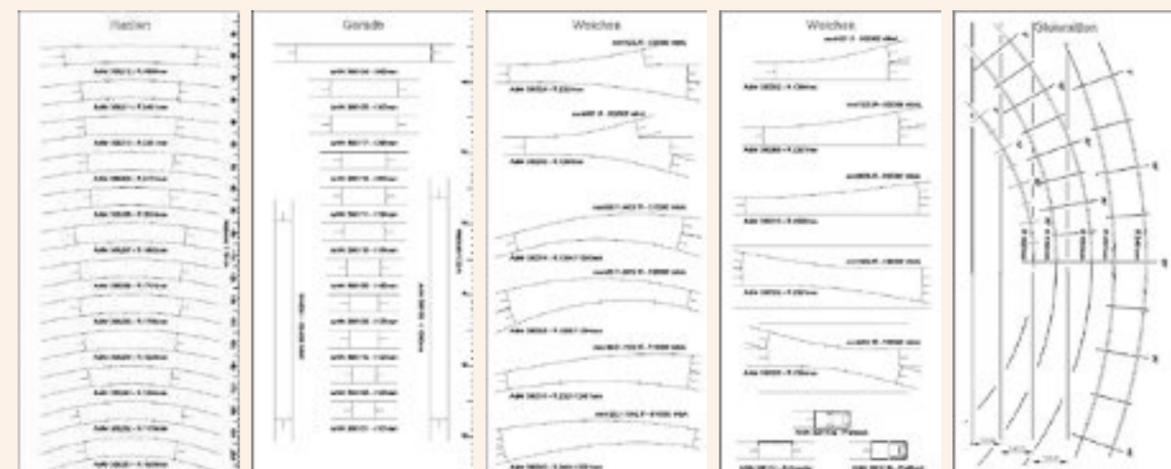
Art.-Nr. 300997

Drehscheibe 23 m



Art.-Nr. 300998

Grundpaket



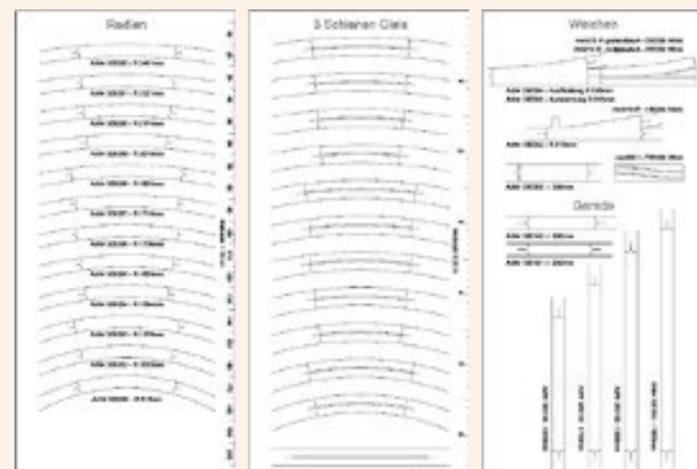
Art.-Nr. 300999

Weichenstellbock



Weichenstellbock mit Laterne, rechts Art.-Nr. 300902, links Art.-Nr. 300903

Schmalspur



Art.-Nr. 300996

Weichenantrieb



Wir haben einen robusten digitalen Weichenantrieb konstruiert, der sicher und einfach Weichen verschiedener Typen und Hersteller ansteuert. Mit nur 11 mm Höhe ragt er nicht über die Schienenoberkante hinaus. Der Mikro-Glockenankermotor mit Planetengetriebe wirkt über Zahnräder auf eine Spindel mit Stellschlitten. Der integrierte Decoder lernt seinen Stellweg selbst. Die Herzstückpolarisation und ein programmierbarer LED-Ausgang sind integriert. Die Elektronik beherrscht DCC, RailCom und Motorola.



Elektroanschluss für Weichenantrieb Art.-Nr. 400475



Weichenantrieb links, Art.-Nr. 300900 Weichenantrieb rechts, Art.-Nr. 300901

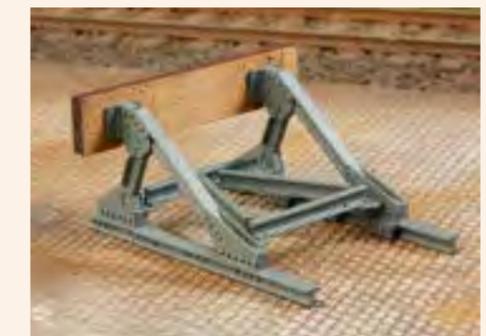
Rawie-Prellböcke



Rawie Prellbock mit doppelter Pufferbohle, Art.-Nr. 300113B



Rawie Prellbock mit einfacher Pufferbohle und Federpuffer, Art.-Nr. 300113A



Ergänzend zu unserem Gleissystem bieten wir einen Rawie Prellbock an. Dieser ist wahlweise mit einer Einzelschwelle und Federpuffern oder einer Doppelschwelle ohne Federpuffer erhältlich. Der Prellbock wird inklusive 150 mm Echtholzgleis ausgeliefert. Das Modell wird in Messingfeinguss gefertigt und mit unseren lasergravierten Echtholzschielen versehen.



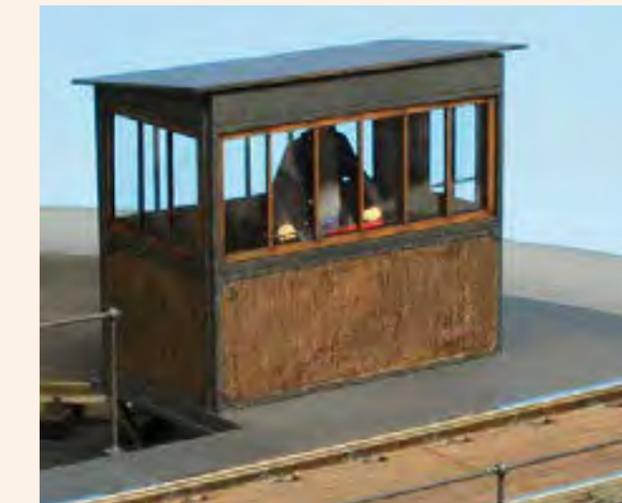


Drehscheiben

Unsere Drehscheibe besticht nicht nur durch ausgefeilte Technik und eine vorbildgetreue Detaillierung, sondern auch durch die durchweg flexible Anpassungsmöglichkeit an Ihre Platz- und Anlagenverhältnisse. Im Angebot sind zwei Bühnenlängen: Für kleinere Anlagen- und Einbausituationen bieten wir eine Drehscheibe nach 19 m Vorbild an. Größere Schlepptenderlokomotiven bis hin zur BR 45 können Sie mit der 23 m Einheitsbauart drehen. Dabei ist es so einfach, unsere Drehscheibe in Betrieb zu nehmen: Mit nur zwei Kabeln am Gleisanschluss und Sie können das Modell mit einer handelsüblichen Digitalzentrale steuern! Sie fahren die Drehscheibe einfach wie eine Lok-Adresse. Die Funktionen können Sie selbst bestimmen und an Ihre Wünsche anpassen, auch der Soundspeicher kann jederzeit mit Updates versorgt werden.

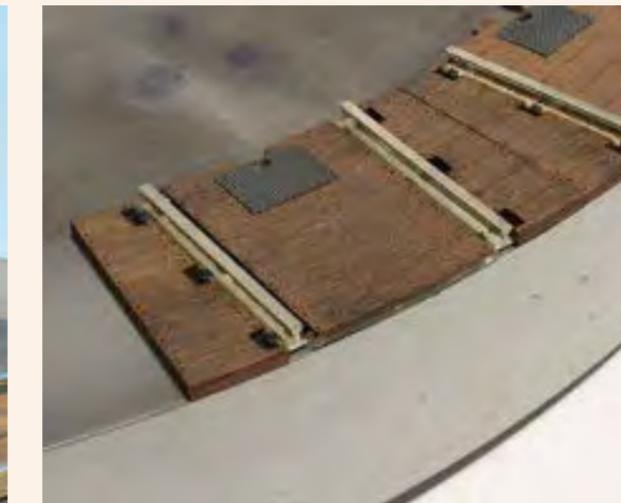
Die Vorzüge einer Drehscheibe liegen auf der Hand: Zum einen sehen Sie Ihre schönen Modelle einmal aus allen Blickwinkeln und Ansichten, ohne das Modell vom Gleis nehmen zu müssen. Zum anderen ist so gerade bei Rundum-Anlagen ein einfaches Drehen und damit ein Fahrtrichtungswechsel möglich. Gute Gründe also, sich die Anschaffung einer KM1 Drehscheibe durch den Kopf gehen zu lassen.

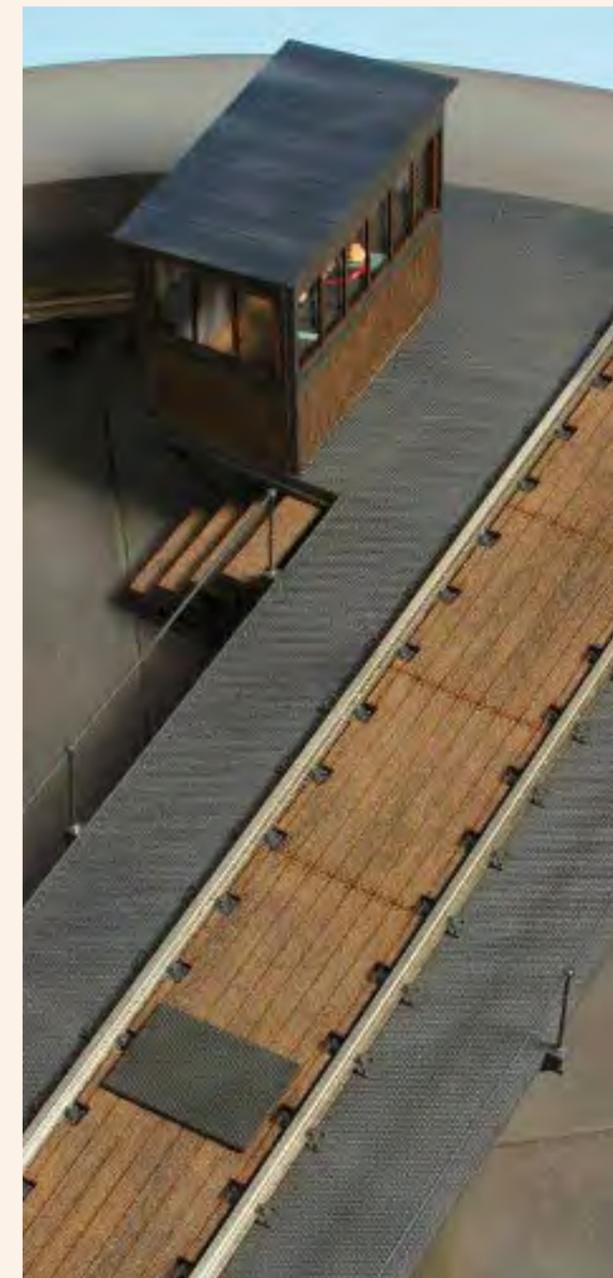
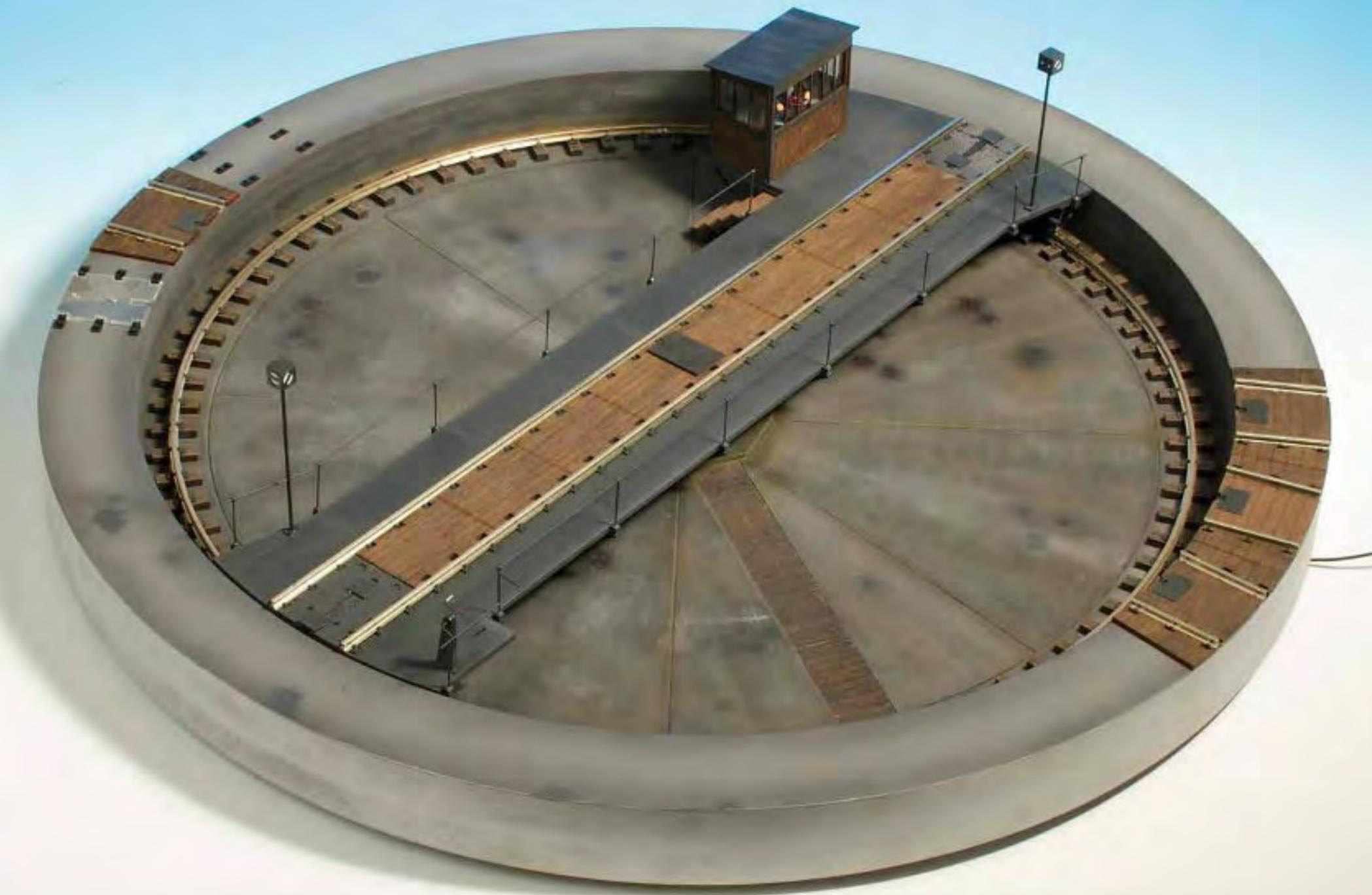
Siehe Preisliste, Art.-Nr. 400401 bis 400411-1.



Unser Modell zeichnet sich besonders durch folgende Eigenschaften aus:

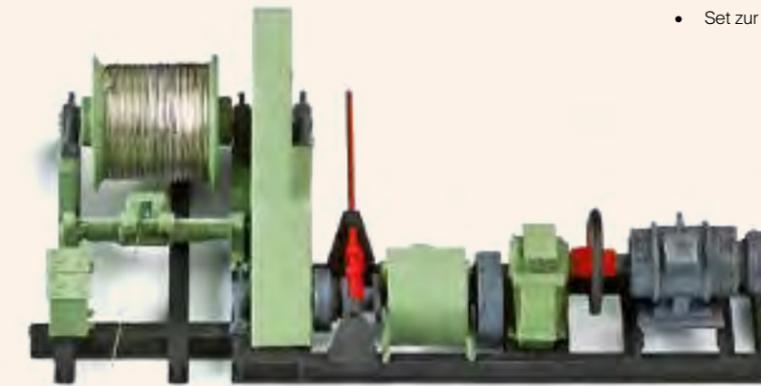
- CNC-gefräste Grube – präzise und langlebig
- Bühne aus Kunststoff/Metall
- Geländer aus Messing
- 9-fache Lagerung auf Präzisions-Kugellagern aus hochwertigem Edelstahl, dadurch kein „Kippeln“ der Bühne in der Grube
- CNC-gedrehter Drehbolzen aus Edelstahl
- Digitaldecoder mit Sound, programmierbar und updatefähig, damit zukunftssicher
- Generische KM1-Basisplatine mit sämtlichen Anschlüssen, Servosteuerung, Vorwiderstände für LED's etc.
- Lenz FI-Kehrschleifenelektronik – kein Kurzschluss oder Stromausfall beim Drehen der Bühne
- 6-fache Stromaufnahme
- 4-facher Servoantrieb für Verriegelung (Serie) und Sperrsignale (Option)
- 2 Antriebsblöcke mit Motoren und wartungsfreiem, gekapseltem Metallgetriebe
- Antriebschlupf und vorgespannte Antriebsrollen wie im Vorbild auf dem Ringgleis
- Auch beim Blockieren der Drehscheibe kein Getriebschaden möglich
- Gleichmäßiges und langsames Drehen mit variabler Geschwindigkeitsregelung
- 2 Lautsprecher in Verbindung mit Soundsystem
- KM1 HQ Sound (originales Fahrgeräusch, Warnsummer, Glocke, Verriegelungsgeräusch)
- Präzise Laserfertigung der Bühne
- Bühne kann jederzeit durch Lösen einer einzigen Schraube zu Wartungszwecken entnommen werden
- Geringe Aufbauhöhe der Grube von nur 50 mm
- Einfacher Anschluss durch digitale Ausführung – nur linke und rechte Schiene müssen verdrahtet werden
- Gleisvorwahl und komplette Automation optional möglich
- Frei wählbare Gradzahl der Gleisabgänge, dadurch optimale Anpassung an Ihre Anlage möglich
- Einfache Montage der Gleisabgänge oder Blindstücke mittels mitgelieferter Schablone
- An alle gängigen Gleis- und Profilhöhen anpassbar: Vier Gewindestangen mit Flügelmutter ermöglichen eine einfache Justierung der Höhe
- Gleisanschlüsse oder Blindstücke mit Verriegelung auch einzeln bestellbar
- Bühne vorgerüstet für spätere Automation
- Sofort betriebsbereit mit jeder marktüblichen Digitalzentrale (Motorola, DCC, Selectrix)
- Digitaladresse, Geschwindigkeit, Anfahr- und Bremsverzögerung, Funktionstastenbelegung etc. frei programmierbar
- Vorbildgerechter Holzboden auf Bühne
- Durchbrochene Trittstufen zur Grube
- Fein nachgebildetes, mehrfarbig lackiertes Wärterhaus mit Innenausstattung
- Innenbeleuchtung digital schaltbar
- Drehbare Sperrsignale aus Messing
- Beidseitig servomotorische Verriegelung mit Sicherheitsabschaltung





Lieferumfang

- Fertig lackiertes und montiertes Modell der Drehscheibe mit Digitalantrieb, funktionsfähiger Verriegelung und drehbaren Sperrsignalen
- Montagesatz für 4 Gleisabgänge und 2 Blindstücke (frei auf dem Grubenrand positionierbar)
- Montageschablone für Gleisabgänge, Montagesatz mit 4 Gewindebolzen und Flügelmutter, Kurzanleitung mit Einbauhinweisen

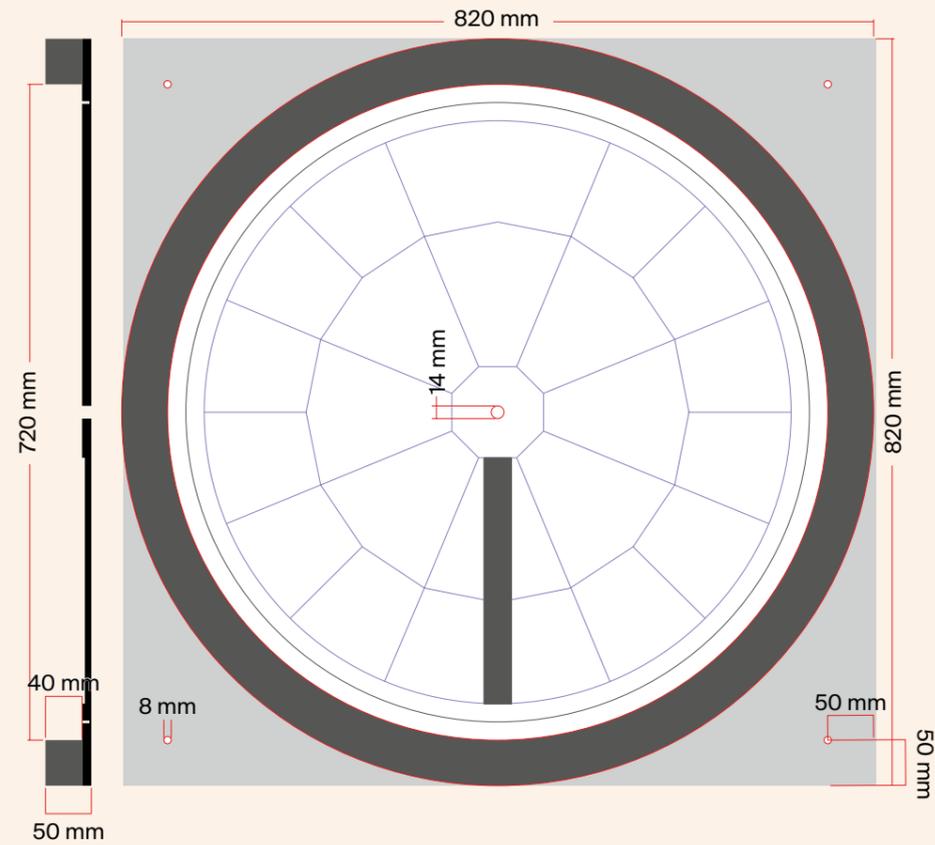


Optionale Ausstattung

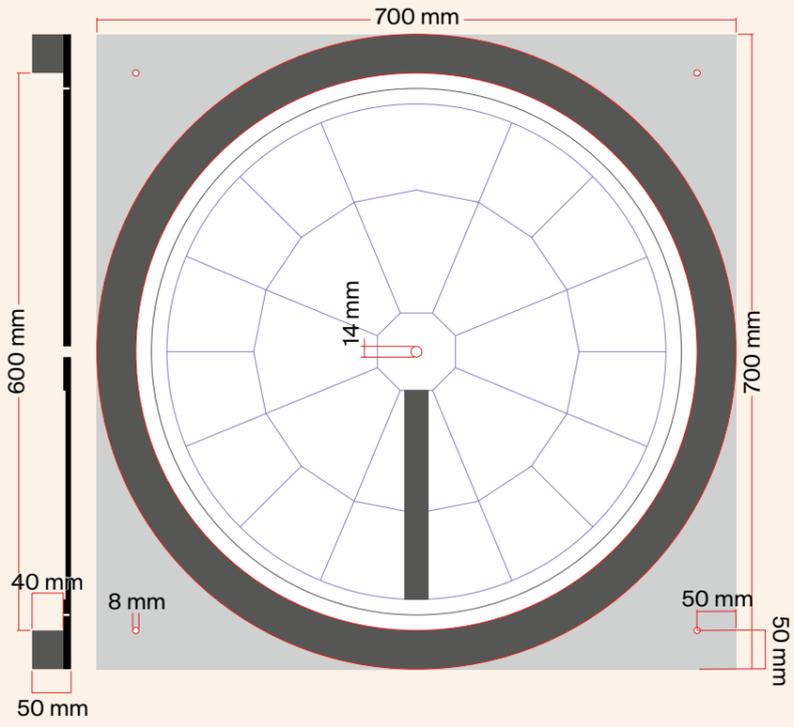
- Werkspatinierung
- Gleisabgang mit Verriegelung
- Gleisabgang mit Verriegelung und Sensor (Automatisierung)
- Blindstück (Gegenstück zum Gleisabgang)
- Finescale-Ausstattung für Wärterhaus (in Vorbereitung)
- Bohlenweg für Grubenrand (1 Stück = 15°, in je 1° Bretter teilbar)
- Set zur Automation mit SC 7 Digitalzentrale (in Vorbereitung)
- Set zur Automation mit ECoS (in Vorbereitung)



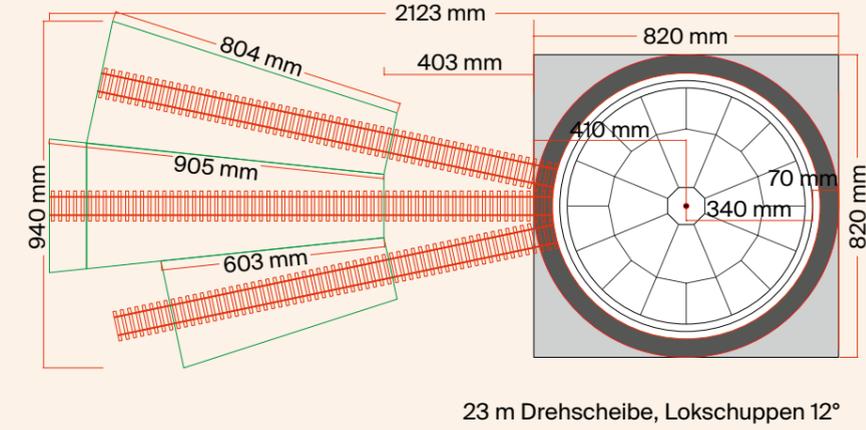
Maße für 23 m Drehscheibe



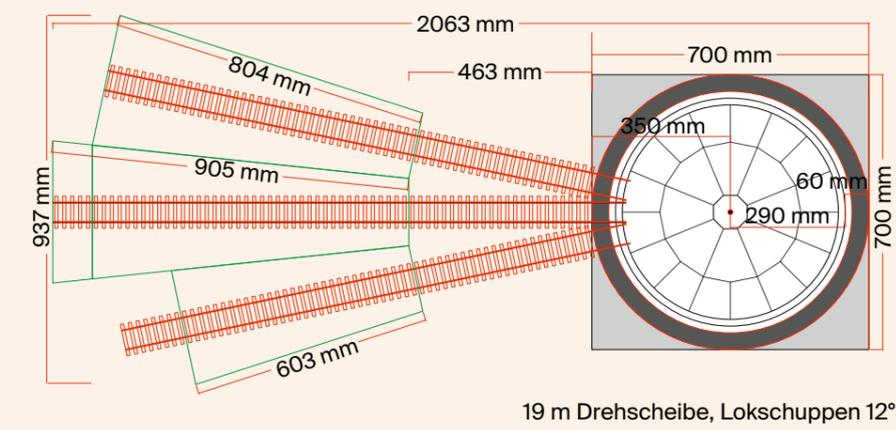
Maße für 19 m Drehscheibe



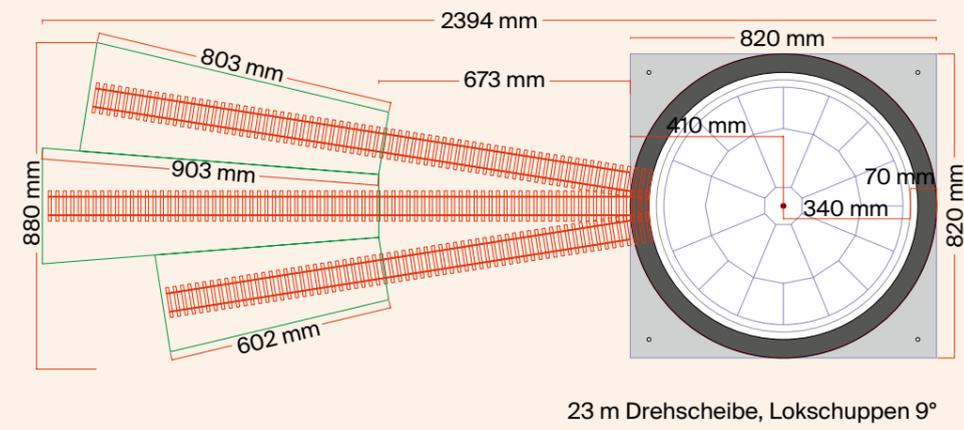
Grundrisse mit Lokschruppen



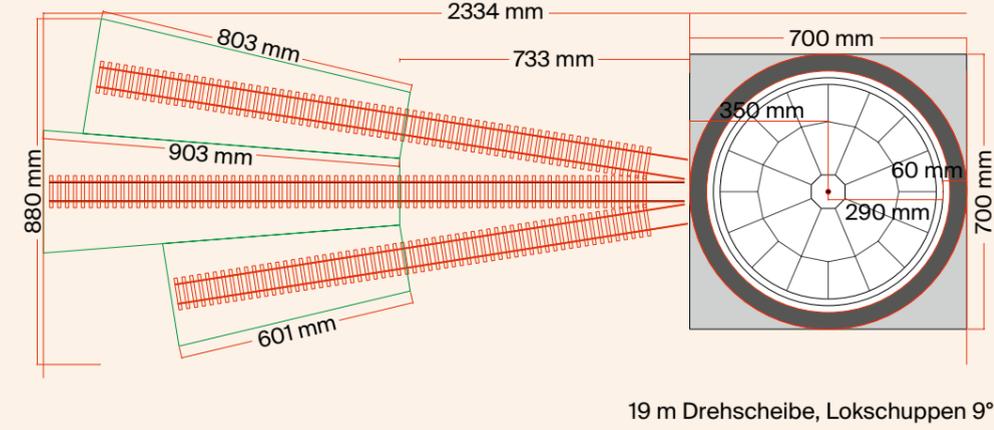
23 m Drehscheibe, Lokschruppen 12°



19 m Drehscheibe, Lokschruppen 12°



23 m Drehscheibe, Lokschruppen 9°



19 m Drehscheibe, Lokschruppen 9°

Schwellen



Echtholzschwelle 8-Loch, braun, Art.-Nr. 300795B

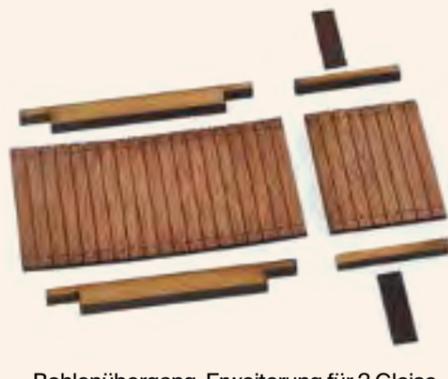
Echtholzschwelle 4-Loch, braun
Art.-Nr. 300799BEchtholzschwelle 6-Loch, braun
Art.-Nr. 300798BKunststoffschwellen in Holzoptik, 4-fach
Art.-Nr. 300805Kunststoffschwellen in Stahloptik, 4-fach
Art.-Nr. 300801

Bohlenübergang und Kupplungsfänger



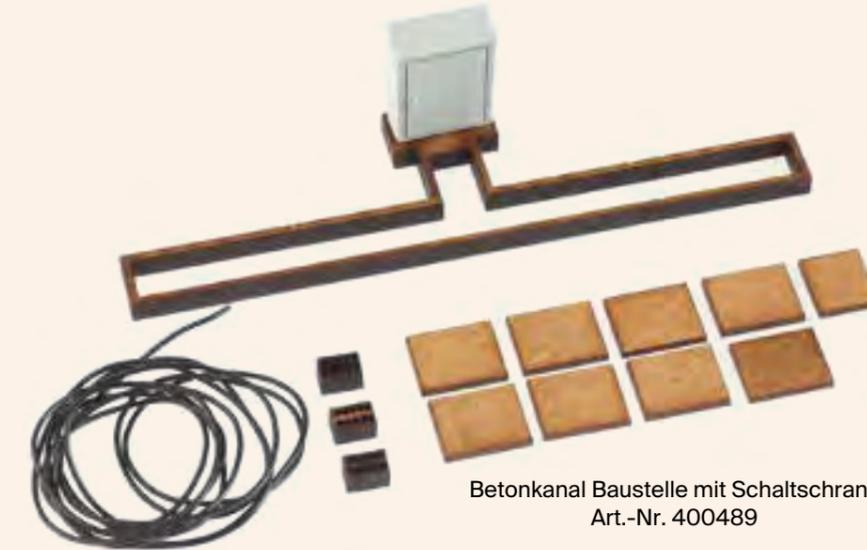
Bohlenübergang für 1 Gleis, braun, Art.-Nr. 400495

Liebevoll detailliert aus echtem Furnierholz, lasergraviert, braun gebeizt. Noch heute findet man diese Übergänge an vielen Bahnhöfen. Auch als Einzelmodell für ein Gleis auf einer Pendelzugstrecke verfehlt dieser Bausatz nicht seine Wirkung. Vor Straßen und Wegübergängen werden Kupplungsfänger für ein sicheres Abgleiten von herabhängenden Kupplungen montiert.

Kupplungsfänger zwei Stück, unlackiert
Art.-Nr. 400498Bohlenübergang, Erweiterung für 2 Gleise,
Gleisabstand 140 mm, braun gebeizt, Bausatz
Art.-Nr. 400496Bohlenübergang, Erweiterung für 2 Gleise,
Gleisabstand 156 mm, braun gebeizt, Bausatz
Art.-Nr. 400497

Betonkanäle

Ein schönes Detail für Ihre Anlage. Unsere Betonkanäle werden aus 5 mm und 2 mm HDF Platten im Lasergravurverfahren hergestellt. Die Fertigmodelle werden bei uns im Haus für Sie verklebt und lackiert. In den Bausätzen finden Sie sowohl gerade, als auch gewinkelte Stücke, um Ihrem Gleisverlauf optimal folgen zu können.

Verschiedene Bausätze „Betonkanäle“ für Elektroleitungen
26tlg., Art.-Nr. 400493, 57tlg., Art.-Nr. 400494Betonkanal Baustelle mit Schaltschrank
Art.-Nr. 400489Betonkanal Baustelle ohne Schaltschrank
Art.-Nr. 400490Revisionschacht aus 5 mm und 2 mm HDF Platten
Art.-Nr. 400488

Stromverteiler

Die Modelle des Stromverteilerkastens und des Zubehörs sind aus Messingfeinguss und bereits lackiert. Da eine Anlage nicht rechts und links der Schiene aufhört, finden diese kleinen Stücke bestimmt auch einen Platz auf Ihrer Anlage.



Verteilerdosen, Art.-Nr. 400461 bis 400468



Kabelmuffen, Art.-Nr. 400471 bis 400474

Hemmschuhe

Hemmschuhe, werden beim Rangieren von Wagen verwendet. Das Modell besteht aus Metall und wird – vorbildgetreu – auf das Gleis gesteckt.



Hemmschuhe, Art.-Nr. 400460



Schaltschrank, Art.-Nr. 400476

Indusi

Die induktive Zugbeeinflussung, Indusi, ist eine der ganz wichtigen Sicherheitseinrichtungen im Vorbild. Auch als sinnvolle Ergänzung zu unseren Spur 1 Signalen ist dieses Detail nicht wegzudenken. Auch wenn das Modell – nicht wie das Vorbild – zu Sicherungszwecken auf ihrer Anlage verbaut werden kann, kann man ihr die schmückende Funktion am Gleiskörper nicht abschreiben. Fertigmodell aus Messingfeinguss, lackiert.



Indusi Magnet groß, 38x6mm
Art.-Nr. 400470



Indusi Magnet klein, 20x5mm
Art.-Nr. 400469

Kilometersteine

Ein kleines, aber wertvolles Detail auf Ihrer Anlage. Auf jeder Zugfahrt sieht man sie, auch wenn man sie kaum bemerkt – Kilometersteine. Sowohl für die Streckenunterhaltung, als auch für Lokführer, Lokpersonal und Bahnpersonal eine wichtige Angabe auf der Strecke. Schmücken Sie auch Ihre Strecke mit den lasergravierten Kilometersteinen aus HDF. Sowohl als Fertigmodell, als auch als Bausatz erhältlich.



Kilometersteine
Art.-Nr. 400491-10A bis 400492

Telegraphenmasten

Nun kann die Fernsprechtechnik auch auf Ihrer Modellbahnanlage Einzug halten. Aus Messingfeinguss, Kunststoffdrehteilen und Echtholzstäben fertigen wir unsere Telegraphenmasten in Handarbeit. Mit ihrer vorbildgerechten Mastlänge sind diese Masten ein Hingucker am Gleisrand.



Mit Doppelmast,
2x16 Isolatoren
Art.-Nr. 400510

Einfach,
8 Isolatoren
Art.-Nr. 400511

Einfach,
2x8 Isolatoren
Art.-Nr. 400511A

Einfach,
16 Isolatoren
Art.-Nr. 400511B

Einfach mit Abstützung,
8 Isolatoren,
Art.-Nr. 400512

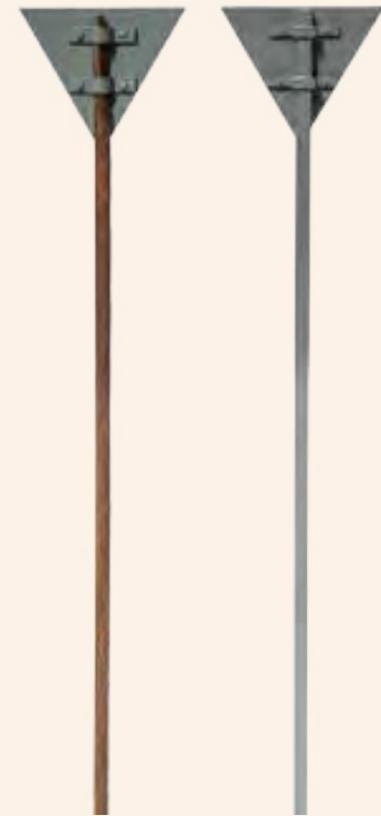
Einfach mit Abstützung,
2x8 Isolatoren,
Art.-Nr. 400512A

Einfach, U-Profil,
8 Isolatoren
Art.-Nr. 400513

Einfach, U-Profil,
2x8 Isolatoren
Art.-Nr. 400513A

Signaltafeln

Die Modelle unserer Signaltafeln werden aus Kunststoff und Metall in Handarbeit gefertigt. Sie können sich optional zwischen unbemalten Holz- und Stahlmasten entscheiden. Die Auslieferung erfolgt als Bausatz.

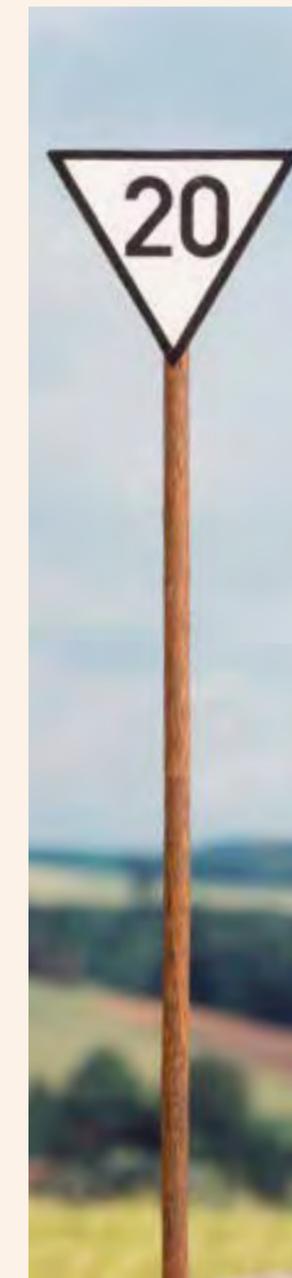


Holzmast, Art.-Nr. 400514
Stahlmast, Vierkant, Art.-Nr. 400515



-  Sh2 Signaltafel rot, klein für Holzmast, Art.-Nr. 400517 für Stahlmast, Art.-Nr. 400517-1
-  Sh2 Signaltafel rot, groß für Holzmast, Art.-Nr. 400518 für Stahlmast, Art.-Nr. 400518-1
-  A-Tafel DRG ab 1937 für Holzmast, Art.-Nr. 400519 für Stahlmast, Art.-Nr. 400519-1
-  A-Tafel DB ab 1954 für Holzmast, Art.-Nr. 400520 für Stahlmast, Art.-Nr. 400520-1
-  P-Tafel DRG ab 1937 für Holzmast, Art.-Nr. 400521 für Stahlmast, Art.-Nr. 400521-1

-  P-Tafel DB ab 1954 für Holzmast, Art.-Nr. 400522 für Stahlmast, Art.-Nr. 400522-1
-  L-Tafel DRG ab 1937 für Holzmast, Art.-Nr. 400523 für Stahlmast, Art.-Nr. 400523-1
-  L-Tafel DB ab 1954 für Holzmast, Art.-Nr. 400524 für Stahlmast, Art.-Nr. 400524-1
-  LP-Tafel von 1937 für Holzmast, Art.-Nr. 400525 für Stahlmast, Art.-Nr. 400525-1
-  Halteschild „Halt für Rangierfahrten“ für Holzmast, Art.-Nr. 400526 für Stahlmast, Art.-Nr. 400526-1



- | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DRG, (ab 1937) für Holzmast, 400527A für Stahlmast, 400527A-1 |  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DB, (ab 1958) für Holzmast, 400528A für Stahlmast, 400528A-1 |
|  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DRG, (ab 1937) für Holzmast, 400527B für Stahlmast, 400527B-1 |  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DB, (ab 1958) für Holzmast, 400528B für Stahlmast, 400528B-1 |
|  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DRG, (ab 1937) für Holzmast, 400527C für Stahlmast, 400527C-1 |  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DB, (ab 1958) für Holzmast, 400528C für Stahlmast, 400528C-1 |
|  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DRG, (ab 1937) für Holzmast, 400527D für Stahlmast, 400527D-1 |  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DB, (ab 1958) für Holzmast, 400528D für Stahlmast, 400528D-1 |
|  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DRG, (ab 1937) für Holzmast, 400527E für Stahlmast, 400527E-1 |  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DB, (ab 1958) für Holzmast, 400528E für Stahlmast, 400528E-1 |
|  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DRG, (ab 1937) für Holzmast, 400527F für Stahlmast, 400527F-1 |  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DB, (ab 1958) für Holzmast, 400528F für Stahlmast, 400528F-1 |
|  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DRG, (ab 1937) für Holzmast, 400527G für Stahlmast, 400527G-1 |  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DB, (ab 1958) für Holzmast, 400528G für Stahlmast, 400528G-1 |
|  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DRG, (ab 1937) für Holzmast, 400527H für Stahlmast, 400527H-1 |  | Lf4 Geschwindigkeitstafel DB, (ab 1958) für Holzmast, 400528H für Stahlmast, 400528H-1 |

Andreaskreuz

Für jeden Anlagenbauer ein Muss: Das Andreaskreuz zur Sicherung des Bahnübergangs. Reichhaltig detailliert. Fertigmodell aus Phenolresin, lackiert.



Andreaskreuz, Art.-Nr. 400550

Spannwerke

Weichen- und Signalspannwerke im Modell fein gearbeitet aus Messing, fertig montiert und lackiert.



Signalspannwerk, Art.-Nr. 300906

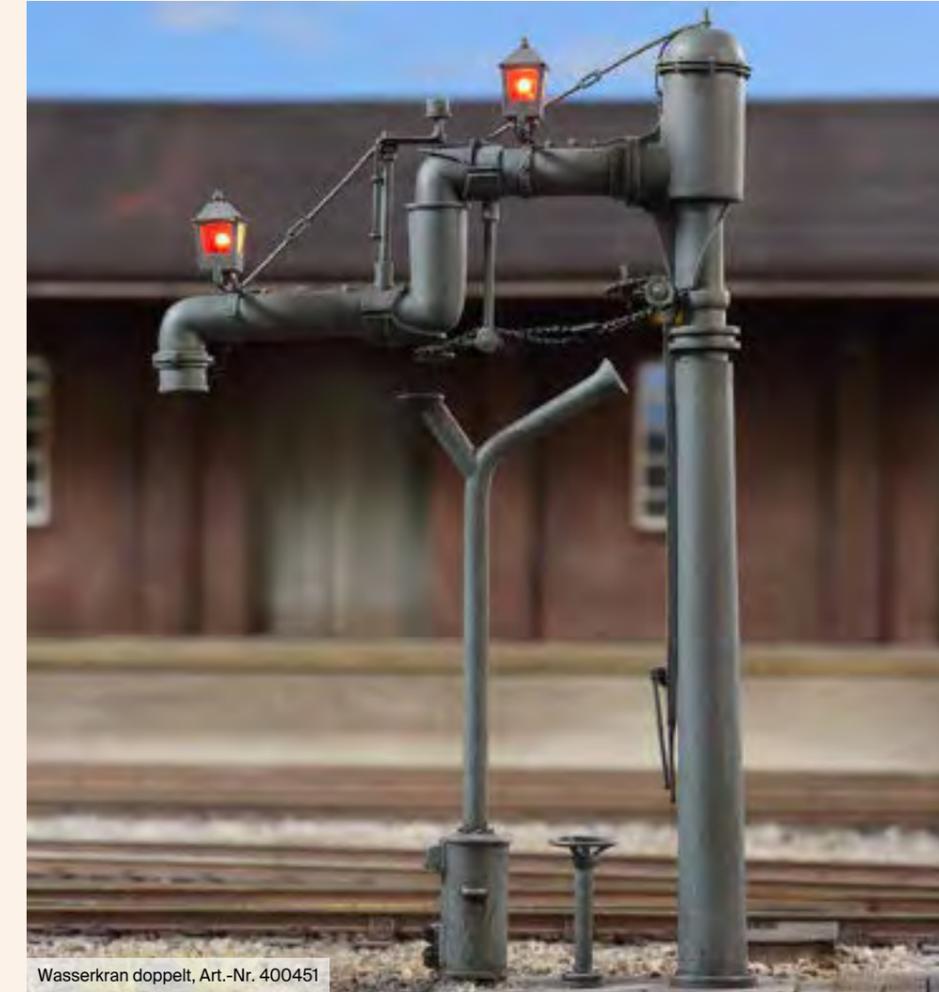


Weichenspannwerk, Art.-Nr. 300905



Wasserkräne

Zum Nachfüllen des Wassers für die Dampflokotiven war der Wasserkran unentbehrlich. Anfangs betrug der Durchlauf eines Wasserkrans etwa 1 bis 2 m³/Minute, später 10 m³/Minute um eine durchschnittliche Dampflok in drei Minuten befüllen zu können. Fertigmodell aus Messing mit einfachem oder doppeltem Ausleger. Ausgestattet sind die Laternen mit Warmlicht LED's. Eine tolle Ergänzung hierzu sind die freistehenden Heizungen in Form von Kanonenöfen.



Wasserkran doppelt, Art.-Nr. 400451



Wasserkran einfach, Art.-Nr. 400450



Signale

Wenn alles läuft, die Schienen liegen und der erste Fahrspaß auf Ihrer Spur 1 Anlage beginnt, dann wird es Zeit, über Signaltechnik nachzudenken. Die wichtigsten Helfer für sicheren Betrieb auf Ihrer Anlage bieten wir Ihnen systematisch an. Dabei werden wir unser Sortiment Stück für Stück ausbauen.
Erhältlich in 12 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 400432 bis 400441A.



Vorderseite



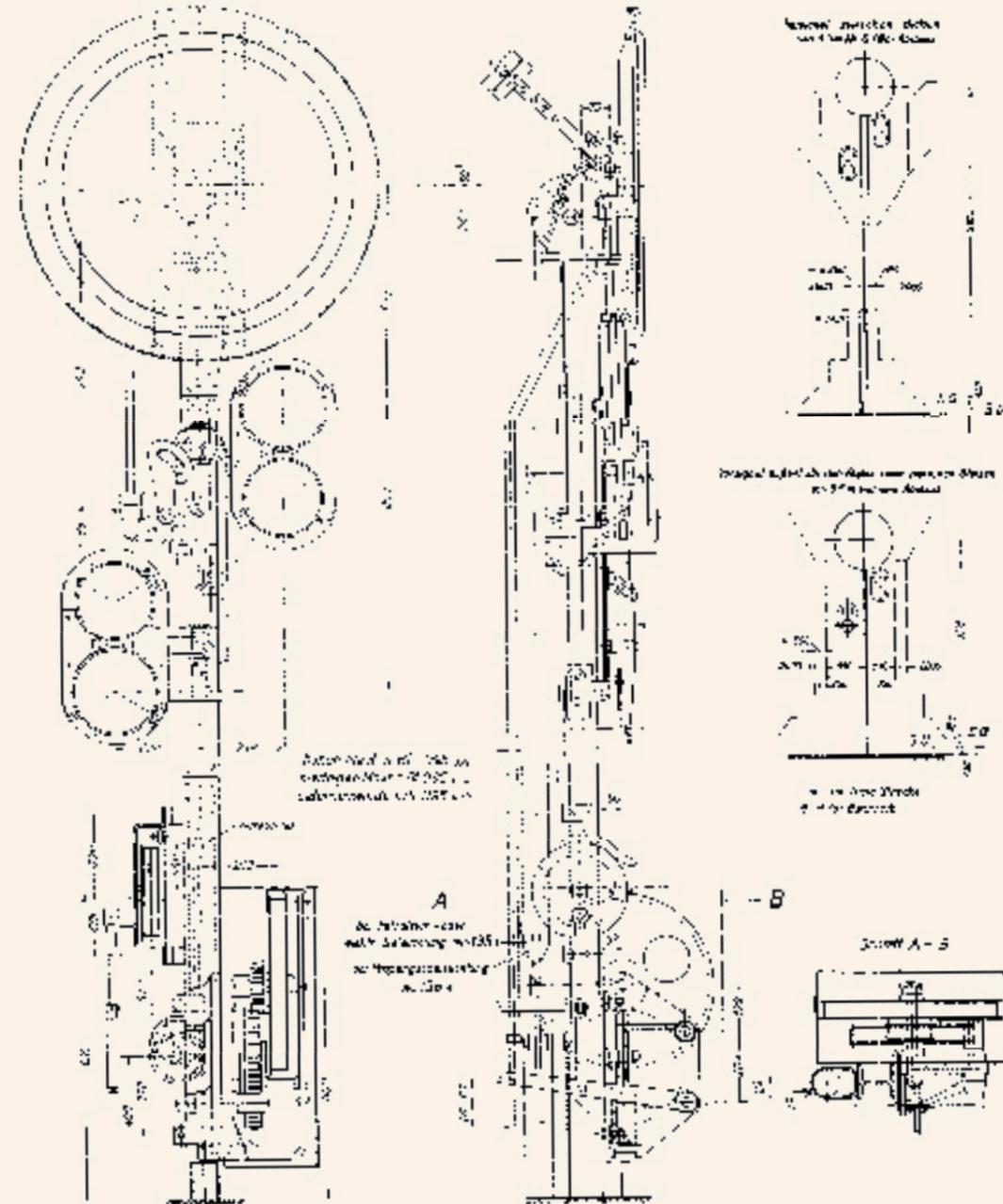
Art.-Nr. 400432 Formsignal einflügelig, Propangaslaterne, DB, Mastfarbe Grau	Art.-Nr. 400437 Formsignal zweiflügelig, gekoppelt, Propangaslaterne, DB, Mastfarbe Grau	Art.-Nr. 400432A Formsignal einflügelig, Propangaslaterne, DB, Mastfarbe Grün	Art.-Nr. 400436 Formsignal einflügelig, Petroleumlaterne, DB, Mastfarbe Grau	Art.-Nr. 400439A Formsignal zweiflügelig, ungekoppelt, Petroleumlaterne, DRG, Mastfarbe Grau	Art.-Nr. 400433A Formsignal zweiflügelig, gekoppelt, Propangaslaterne, DB, Mastfarbe Grün
---------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------

Rückseite



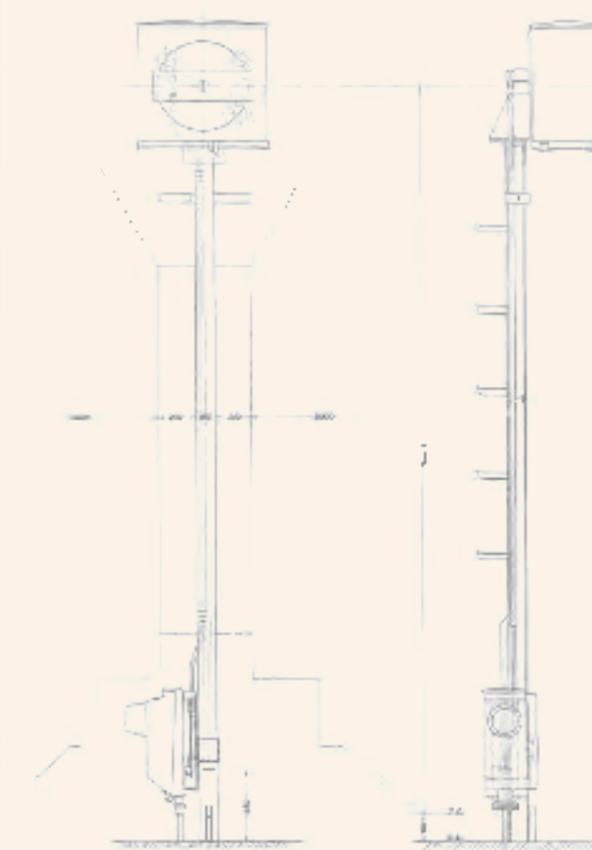
Vorsignale

Ausführungen siehe Preisliste ab Art.-Nr. 400442



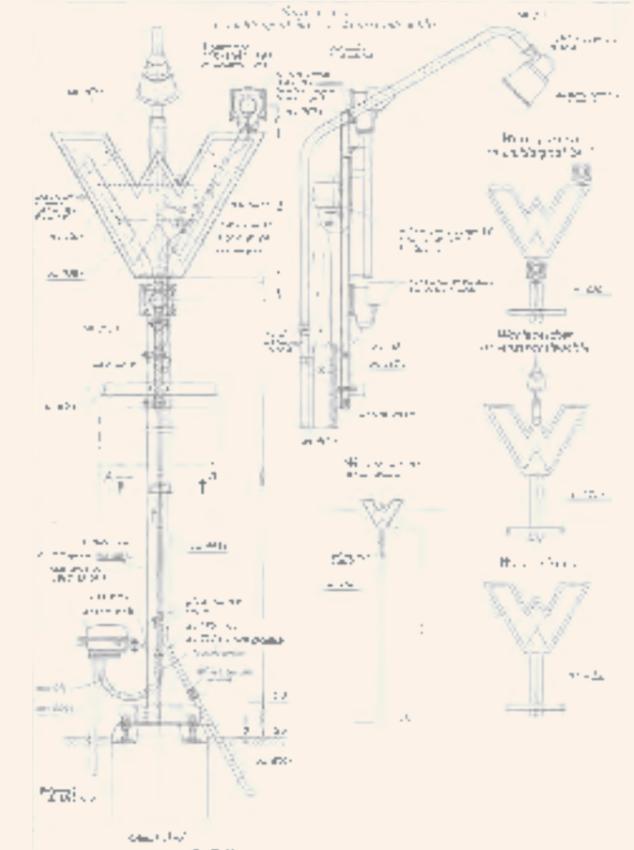
Sperrsignale

Ausführungen siehe Preisliste ab Art.-Nr. 400445



Wartezeichen

Ausführungen siehe Preisliste ab Art.-Nr. 400448

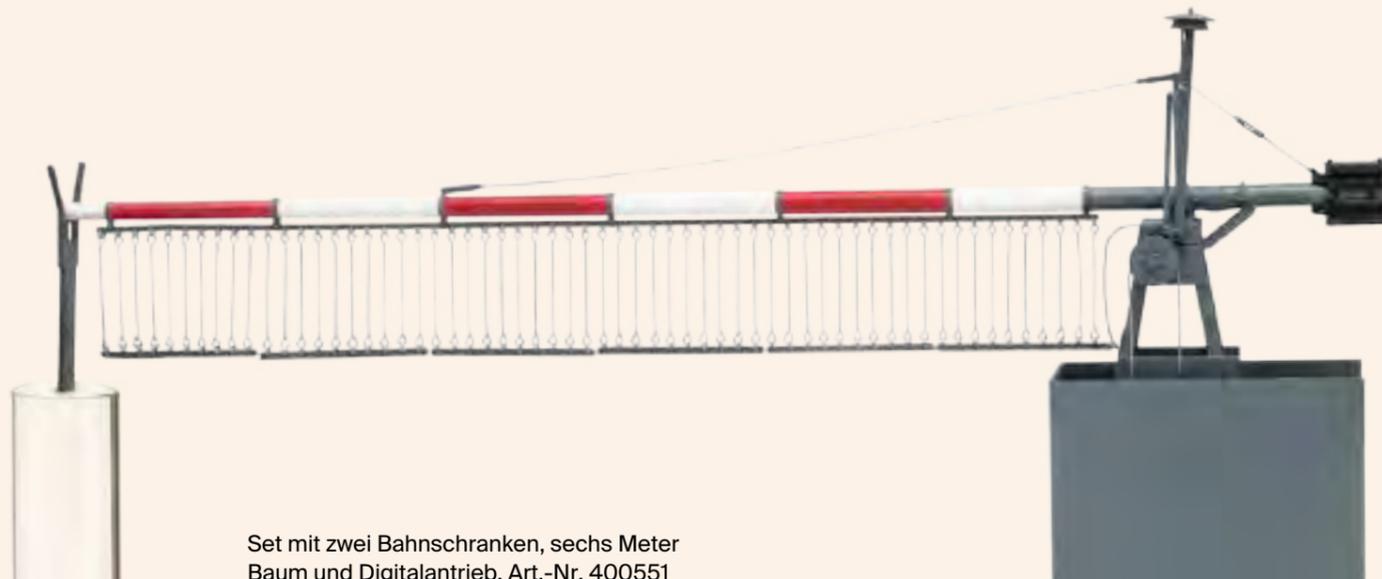


Bahnschranken

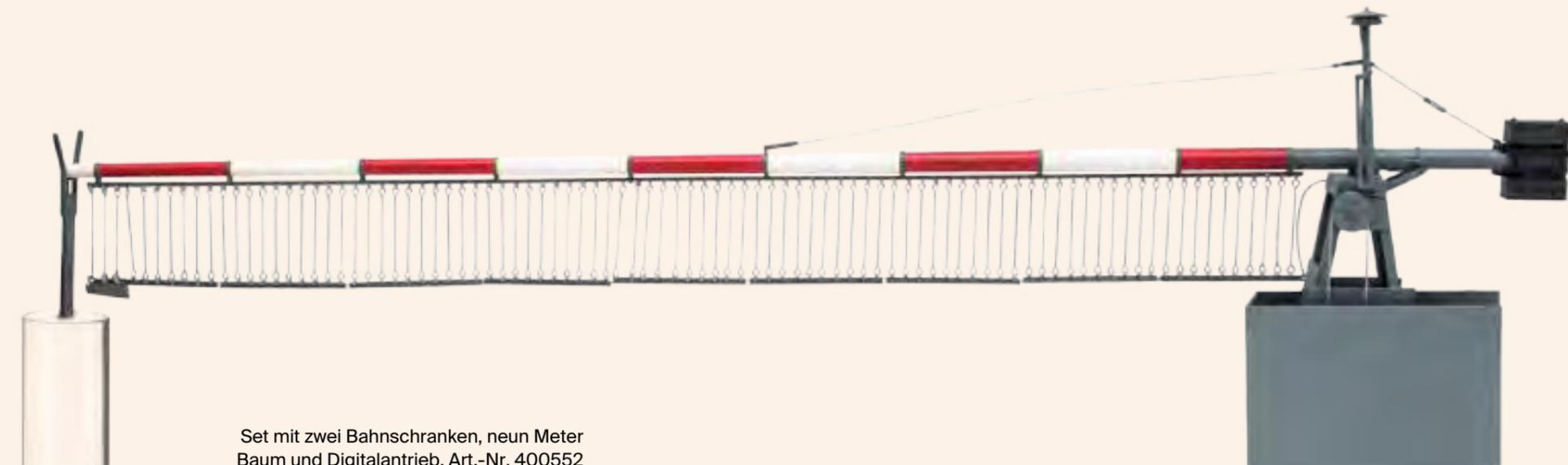
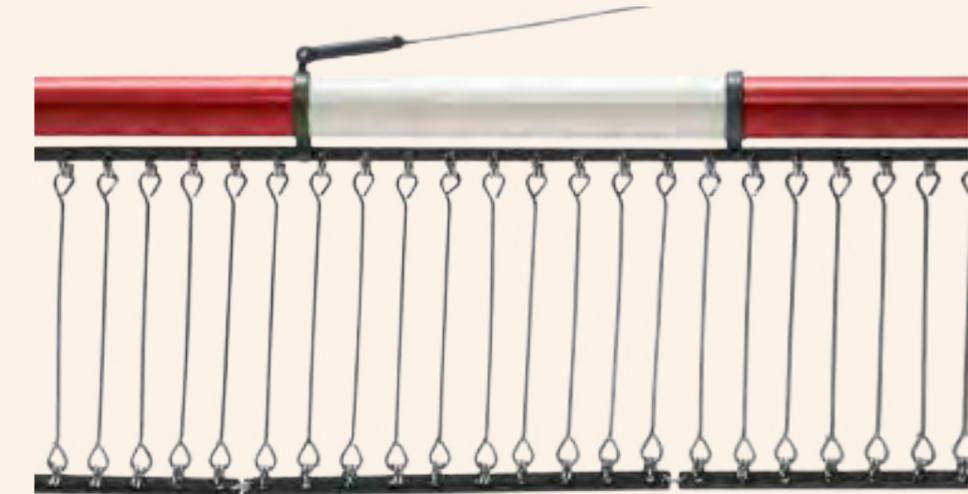
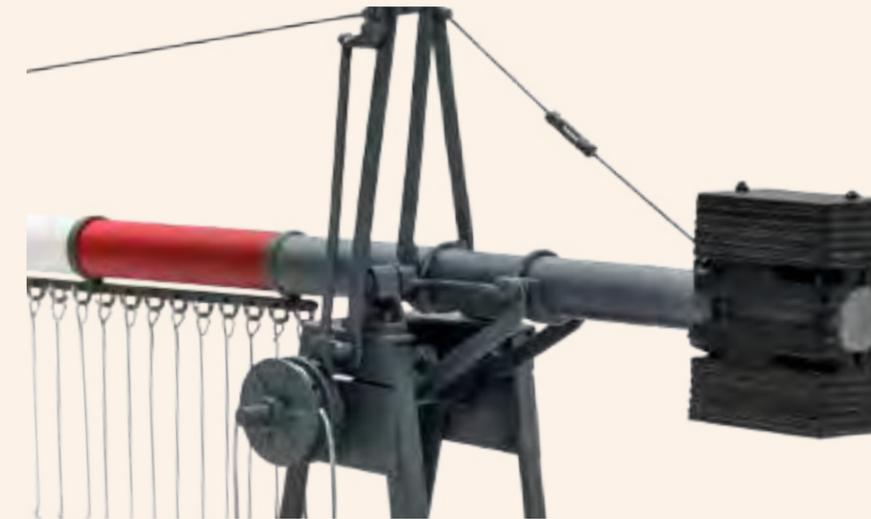
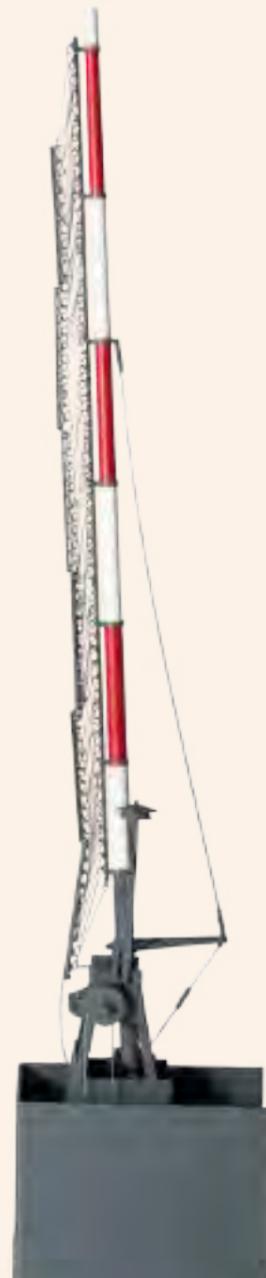
Die ideale Ergänzung zu unserem Gleissystem sind die Bahnschranken mit sechs und neun Meter Schrankenbäumen und Gehänge. Sie sind komplett aus Metall gefertigt und ab Werk mit Digitaldecodern ausgestattet, sodass sie nach dem Einbau nur noch mit zwei Kabeln an den Digitalstrom angeschlossen werden müssen. 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 Läutewerk auch akustisch auf der Anlage in Szene zu setzen, gibt es ein optionales Soundpaket mit Lautsprecher und Sounddecoder (Art.-Nr. 400553), der parallel zum Magnetartikeldecoder der Schranken angeschlossen werden kann.



Set mit zwei Bahnschranken, sechs Meter Baum und Digitalantrieb, Art.-Nr. 400551



Set mit zwei Bahnschranken, neun Meter Baum und Digitalantrieb, Art.-Nr. 400552

Digitalzentrale System Control 7

Präzise Steuern mit klaren roten und grünen Tasten: Zwischen den beiden Drehreglern nebst Funktionstasten befinden sich vier Mal vier weitere Tasten. Sie sind in Anlehnung an die üblichen Weichenstellpulte abwechselnd mit roten bzw. grünen Tasten ausgestattet und werden im Normaleinsatz unmittelbar wie ein kleines Magnetartikelstellpult für acht Weichen, Signale etc. bedient. Im großen Grafikdisplay sieht man direkt über den Tasten sofort auf einen Blick die aktuelle Stellposition der Magnetartikel und entsprechend der Schaltstellung sind die jeweils aktivierten Tasten hinterleuchtet. Natürlich lassen sich auch jederzeit weitere Magnetartikel mit der SC7 bedienen – bis zu 320 mit Motorola Decoder

und bis zu 2.048 mit DCC Decoder. Schließlich können auch noch bis zu 80 Fahrstraßen mit jeweils bis zu 24 Schaltvorgängen programmiert werden. Das 198 mal 42 Millimeter große Vollgrafikdisplay mit 400 mal 160 Pixeln ist sehr kontrastreich und kräftig weiß hinterleuchtet. Im Display erscheinen oben der Lokname, die Lokadresse und die derzeit eingestellte Fahrstufe oder die entsprechend der Maximalgeschwindigkeit der Lok umgerechnete aktuelle Geschwindigkeit. Dank der guten Displayauflösung sind auch der Katalog der gespeicherten KM1 Modelle, die verschiedensten verfügbaren Einstellmenüs oder die CV-Programmierung von Lokdecodern sehr anschaulich und einfach bedienbar.

Viele Besitzer von Spur 1 Anlagen haben nicht so sehr das Problem, hunderte Loks und Weichen gleichzeitig bedienen zu müssen. Sie sind stattdessen stark damit konfrontiert, dass ihre Digitalzentrale schon bei zwei oder drei schweren Loks unter Volllast massiv an die Leistungsgrenze stößt. Zudem sind Digitalzentralen mit Touchscreen-Displays auch relativ ausladend. Besitzer der neuen System Control 7 von KM1 brauchen über solche Probleme nicht mehr nachdenken, denn die Multiprotokoll-Digitalzentrale liefert an ihrem Gleisanschluss bei Bedarf satte 7 Ampere und verfügt dadurch bereits in der Grundausstattung über deutlich mehr Power als die meisten handelsüblichen Zentralen. Der Name System Control 7 wird dabei Programm: Trotzdem sich unsere Zentrale in einem äußerst kompakten

Pultgehäuse befindet, hat man damit ständig die Modelle unter Kontrolle, schaltet bequem Funktionen, Weichen, Signale oder Fahrstraßen. Es lassen sich bei Loks mit entsprechendem DCC Decoder bis zu 29 Funktionen schalten. Und für die Zukunft ist die SC 7 ebenfalls bestens gerüstet, denn je nach Decoder sind bis zu 32.768 Funktionen denkbar und auch aktivierbar! Gefahren wird auf Wunsch mit bis zu 128 Fahrstufen und 9.999 Adressen – alle speicherbar mit Klartextnamen. Natürlich unterstützt die SC 7 auch den echten Multiprotokollbetrieb mit Motorola und DCC gleichzeitig. Zudem kann bei Bedarf der Selectrix-Standard aktiviert werden. Und selbstverständlich können Loks in Doppel- und Mehrfachtraktionen zur vereinfachten Steuerung des Zugverbands zusammengefasst werden.



System Control 7 und 180 VA Stromversorgung, Art.-Nr. 430000

- integrierter 7 Ampere Booster
- leistungsstarkes Doppel-Netzteil mit 180 VA inklusive
- Programmiergleisanschluss auch als zweiter Hauptgleisanschluss verwendbar
- Doppel-Bedienpult zur gleichzeitigen Steuerung von zwei Modellen
- großes, kontrastreiches, beleuchtetes Vollgrafik Display
- integriertes Magnetartikel Keyboard mit 16 Direkttasten (grün und rot)
- bis zu 2.048 Magnetartikel schaltbar
- bis zu 80 Fahrstraßen programmierbar
- je nach Lokdecoder bis zu 32.768 Sonderfunktionen schaltbar
- komfortable Decoderprogrammierung für DCC, MM und POM
- Datenformate Motorola, DCC und Selectrix
- bis zu 128 Fahrstufen
- alternative Fahrstufen- oder Geschwindigkeitsanzeige
- einfache Doppel- und Mehrfachtraktionen möglich
- einstellbare Modellzeituhr
- integrierter Infrarot-Empfänger für drahtlosen Handregler IRIS
- bis zu vier IRIS-Handregler gleichzeitig nutzbar
- Schnittstelle für bis zu zwei abgesetzte zusätzliche Infrarot-Empfänger
- USB-Schnittstelle für PC-Software und Updates
- s88-Rückmeldebus
- 3-polige und 5-polige Booster Schnittstelle
- zwei LocoNet Schnittstellen zum Anschluss von weiteren Komponenten
- Koppelung von zwei System Control 7 über LocoNet (zweite System Control 7 dient dann als zusätzliches Bedienteil und als 7 Ampere Booster)
- alle aktuellen KM1 Modelle und Innenbeleuchtungen vorprogrammiert
- umfangreiche Bibliothek von Funktionstastensymbolen
- Zentrale „Made in Germany“ by Uhlenbrock



SC 7 Pult Deluxe
Art.-Nr. 430003

SC 7 Pult Deluxe

Im Pult Deluxe für unsere SC 7 bringen Sie alles sauber unter: Das Netzteil kann hinten verstaut werden, auf der Vorderseite finden sich Fächer für Pipetten, Werkzeug und Stifte, zwei kunststoffbeschichtete Ablagen ergänzen das Pult um weiteren praktischen Nutzen. Der elegante KM1 Schriftzug ist mit weißem Acryl eingelassen, die Seitenwände mit weißem Acryl verkleidet. So erhalten Sie für Ihre Anlage ein besonders stilvolles Steuerpult. Auf der oberen Ablage findet auch unsere große Flasche Dampfdestillat Platz.



Blockadapter DC 2,5 x 5,5
Art.-Nr. 430008



Vierpoliger Anschlussstecker
zum Gleisanschluss an der
SC 7, Art.-Nr. 430004



Zweipoliger Anschlussstecker
zum Gleisanschluss an der
SC 7, Art.-Nr. 430004-1

Digitalzentrale System Control 4

Ergänzend zur großen Zentrale ist die kleinere SC 4 DCC Zentrale/Booster mit 4 Ampere Leistung bei 20 V für kleinere Großspuranlagen verfügbar. Dabei beherrscht sie wie ihre große Schwester auch DCC mit RailCom. Die Zentrale kommt mit Gleis- und Programmiergleisanschluss. Interessant ist auch die Verwendung als 4 Ampere Booster, ergänzend zur SC 7. Der im Set mitgelieferte Handregler „System Radio“ ist zudem bereits mit einem Funkmodul ausgestattet und damit auch zum Betrieb als Funkregler vorgerüstet. Mit im Lieferumfang ist auch das Schaltnetzteil mit

90 Watt Leistung und damit genügend Reserve für die ersten Spur 1 Modelle. Die SC 4 kann bis zu 20 Lokomotiven gleichzeitig steuern, es sind bis zu 24 Lokfunktionen pro Adresse schaltbar, zudem 16 Fahrstrassen und über 2.000 Magnetartikel. Mit dem LocoNet Anschluss lässt sich die Zentrale auch ohne Probleme als Booster verwenden. Auch der beiliegende Handregler kann per LocoNet Anschluss oder optionalem Funkempfänger als Regler weiterverwendet werden. So macht unsere Produktlinie „System Edition“ ihrem Namen alle Ehre.



Zentrale/Booster 4A für DCC
Art.-Nr. 430010-1

Beides als Set
Art.-Nr. 430010-2

System Control 4
Art.-Nr. 430010

System Detector 7

Die erforderlichen Ströme sind bei der Spur 1 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 10 Ampere! Er beherrscht DCC, RailCom und die komplette Steuerintelligenz der MARCO Rückmelder von Uhlenbrock. Doch wir gehen noch einen Schritt weiter, denn unser SD 7 erkennt nicht nur RailCom Decoder, sondern zeitgleich an jedem der vier 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. Der System Detector 7 enthält vier 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.



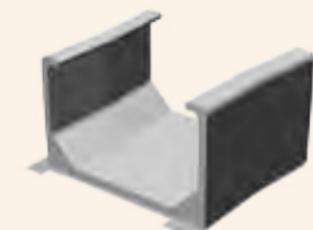
System Detector 7
Art.-Nr. 430009

System Radio

Das KM1 System Radio wird als Set mit einem Funkhandregler und einer Basisstation geliefert. Beim System Radio Funkhandregler werden alle Adress- und Steuerinformationen im Display angezeigt. Die Geschwindigkeit wird über den auch bei unseren SC 7 und SC 4 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 Lokomotiven 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 SC 7 und SC 4. 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 also nicht mehr zwingend über die Gleise in die Lok übertragen werden. So können z. B. Loks der Gartenbahn direkt gesteuert werden.



Halterung für System Radio
Art.-Nr. 430013

System Radio Funkhandregler ohne Basisstation als Ergänzung zu 430005
Art.-Nr. 430006



System Radio Set, bestehend aus Funkhandregler „System Radio“ mit Basisstation
Art.-Nr. 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
- 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 2.048 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 Funkhandregler gleichzeitig an einer Basisstation
- Nachladen des Akkus über LocoNet Anschluss
- Option zur Funkübertragung von DCC-Kommandos (Softwareupdate)
- Option zum Einsatz mit Gamesontrack-Position (Softwareupdate)

Servokabel



Servo-Verlängerungskabel, 300 mm
Micro Stecker, Molex 1,25 (3P)
Art.-Nr. 190141



Servo-Adapterkabel, 150 mm
JR (Female) to Molex 1,25 (3P)
Art.-Nr. 190142



Servo-Adapterkabel, 400 mm
JR (Male) to Molex 1,25 (3P)
Art.-Nr. 190143



Servo-Adapterkabel, 50 mm
Futaba (Male) to JR (Female)
Art.-Nr. 190144



Servo-Verlängerungskabel, 300 mm
JR (Male) to JR (Female)
Art.-Nr. 190153



Micro Servoantrieb
2er Set inkl. Verlängerungskabel
Art.-Nr. 190121

Micro-Servodecoder



DCC/MM für Magnetartikeladressen
Art.-Nr. 190131



DCC/MM für Lokadressen
Art.-Nr. 190132



Servo-Adapterkabel, 50 mm
Futaba (Female) to JR (Male)
Art.-Nr. 190145



Servo-Verlängerungskabel, 100 mm
Futaba (Male) to Futaba (Female)
Art.-Nr. 190146



Servo-Verlängerungskabel, 150 mm
Futaba (Male) to Futaba (Female)
Art.-Nr. 190147



Servo-Verlängerungskabel, 200 mm
Futaba (Male) to Futaba (Female)
Art.-Nr. 190148



Servo-Verlängerungskabel, 300 mm
Futaba (Male) to Futaba (Female)
Art.-Nr. 190149



Servo-Verlängerungskabel, 100 mm
JR (Male) to JR (Female)
Art.-Nr. 190150



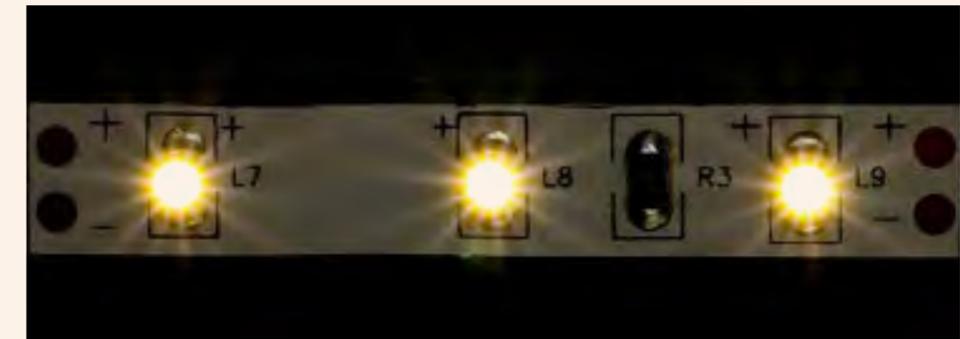
Servo-Verlängerungskabel, 150 mm
JR (Male) to JR (Female)
Art.-Nr. 190151



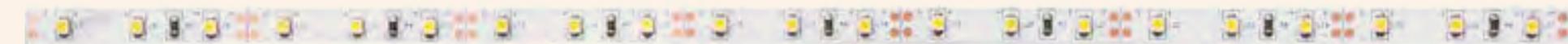
Servo-Verlängerungskabel, 200 mm
JR (Male) to JR (Female)
Art.-Nr. 190152

Innenbeleuchtung LED Strips

- Warmweiß
- 60 LED's/Meter
- 6 bis 12V DC
- 4,8 W/Meter
- Lange Lebensdauer
- 3 LED's/Abschnitt, 5 cm
- Strahlungswinkel 120°



1 Meter Länge, Art.-Nr. 190161





Wendezugsteuerung für V 100, schwarz
Art.-Nr. 101012-1



Wendezugsteuerung für V 100, braun
Art.-Nr. 101012-2



Servoelektronische Rangierkupplungen für
Schraubenkupplungen, geeignet ab Radien
von 2300 mm, Art.-Nr. 106032



Servoelektronische Rangierkupplungen,
KM1 Doppelhakenkupplung
Art.-Nr. 106030



Doppelhakenkupplung
zur Montage hinter der Pufferbohle
Art.-Nr. 405000 bis 405003



Doppelhakenkurzkupplung
Art.-Nr. 405004 bis 405007



Bremserschlauch, flexibel und kuppelbar,
für Wagen, schwarz
Art.-Nr. 400477



Bremserschlauch, flexibel und kuppelbar,
für Lokomotiven, rot
Art.-Nr. 400478



Doppelhakenkupplung
zur Montage auf der Pufferbohle
Art.-Nr. 405009 bis 405012



Schraubenkupplungen (1 Paar)
Art.-Nr. 410001



Schneepflug für V 100, schwarz,
Art.-Nr. 101011-1



Schneepflug für V 100, braun,
Art.-Nr. 101011-2

Nachrüstrauchentwickler



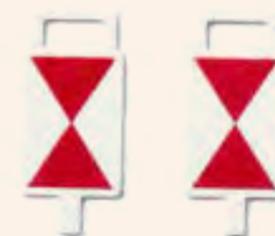
Ein Fahrdynamisch gesteuerter und rad-synchron getakteter Rauchentwickler zur Nachrüstung bei digitalen Eisenbahnmodellen der Spur 0, 1 und 2

Mit dem neuen Dynamic Smoke Rauchentwickler haben Sie die Möglichkeit, ihre Modelle mit einem leistungsfähigen, programmierbaren, modifizierbaren und zuverlässigen Produkt nachzurüsten, welches Ihren Modellen mehr Vorbildtreue verleihen wird.

Technische Daten:

Betriebsspannung 18 – 21V AC/DC digital
Stromverbrauch 0,5 – 1 A
Gehäusetemperatur ca. 80° C
Füllmenge max. 4 ml

2/4 Zylinder Art.-Nr. 440000
3 Zylinder Art.-Nr. 440001



Signalschlusscheiben (1 Paar)
Art.-Nr. 190132



Manschette für Achsmagnete
6mm Ø, inkl. 4 Magnete, Art.-Nr. 440010
6mm Ø, inkl. 6 Magnete, Art.-Nr. 440011
5mm Ø, inkl. 4 Magnete, Art.-Nr. 440012
5mm Ø, inkl. 6 Magnete, Art.-Nr. 440013



Schneepflug für V100

Dampfdestillat

Unser Dampfdestillat ermöglicht Ihnen eine realistische Rauchentwicklung mit hoher Dampfdichte. Es hinterlässt keine Verunreinigungen auf Ihrem Modell und ist mit Alkohol leicht abzuwaschen. Es verdunstet ohne ölige Rückstände. Geeignet für alle handelsüblichen Rauchgeneratoren in Lokomotiven, Schiffsmodellen, Modellflugzeugen, Modellhäusern und vielem mehr.

In verschiedenen Füllmengen, Art.-Nr. 400001 bis 400004

Wir empfehlen für ein präzises Einfüllen eine Pipette. Art.-Nr. 400000



Schotter

Dolomitschotter aus gebrochenem, gesiebttem Dolomitgestein. Das Mischungsverhältnis verschiedener Größen von Steinen ist ideal auf den Maßstab 1:32 abgestimmt. Dadurch fällt der Schotter sehr realistisch. ASOA Qualität. Art.-Nr. 420500 bis 420501



Schotterkleber

Unser Schotterkleber wird in Deutschland gefertigt und abgefüllt. Die Besonderheit liegt darin, dass beim Einschottern keinerlei Fülleffekt entsteht, dadurch fällt und verdichtet sich der Schotter und erweckt einen trockenen, besonders echten Eindruck. Außerdem bleibt der Kleber dauerhaft elastisch, dass auch nach längerem Fahrbetrieb kein Schotter abbröckeln kann.

In verschiedenen Füllmengen, Art.-Nr. 420410 bis 420412



Steinkohle

Unsere Kohle wird aus echter Steinkohle gebrochen, gesiebt und in einem originalgetreuen Mischverhältnis für Spur 1 gemischt. Sie fällt besonders echt und ist geeignet für Wagenladungen und Tenderbekohlung. Art.-Nr. 420420 bis 420421



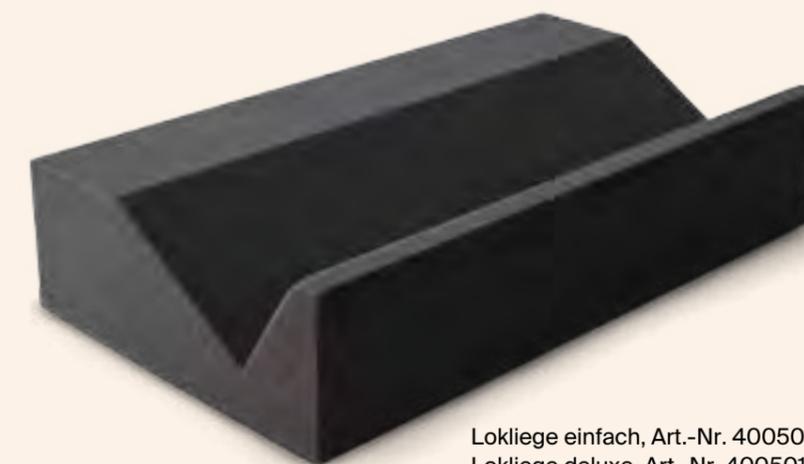
KM1

Präsentationsbrett und Vitrine

Im Zuge der Entwicklung unseres Gleissystems haben wir für Sie einen Bausatz zusammengestellt, mit dem Sie die Präsentation Ihrer Spur 1 Modelle verschönern können. Auf 600 mm oder 800 mm eingeschottertem Gleis kommen Ihre Modelle wunderbar zur Geltung. Außerdem haben Sie mit diesem Bausatz die Möglichkeit, selbst Hand anzulegen, ohne sich etwas dazukaufen zu müssen – auspacken und loslegen! Dieser Sockel kann mit einer Plexiglashaube zu einer Vitrine vervollständigt werden.



Präsentationsbrett, Art.-Nr. 420710 bis 420715C
Plexiglashaube, Art.-Nr. 420700 bis 420701



Lokliege einfach, Art.-Nr. 400500
Lokliege deluxe, Art.-Nr. 400501

Lokliege

Regelmäßige Wartung ist bei allen Eisenbahnmodellen die beste Voraussetzung für eine lange Lebensdauer und optimalen Werterhalt. Zudem müssen aus technischen Gründen von Zeit zu Zeit beispielsweise die Radreifen gereinigt und das Triebwerk abgeschmiert werden. Auch beim Entfernen des Transportbrettes ist sie von großem Nutzen. Die KM1 Lokliege aus speziellem Schaumstoff, wahlweise mit stabilem Unterbau und eingelassenen Neodym Magneten. Damit können Sie sowohl Ihr Werkzeug oder auch kleine Metallteile (z. B. Schrauben) sicher bei Wartungsarbeiten verwahren.

Auf Augenhöhe



Gerstetten

75 1118

Unsere Vorbildtreue
endet nicht beim
rollenden Material.



Bahnhof Sontheim

Das frisch renovierte Bahnhofsgebäude in Sontheim an der Brenz ist ein Blickfang in jeder Landschaft und hätte aufgrund seiner Bauweise nahezu überall und in jeder Epoche stehen können. Es stand bereits zur Länderbahnzeit und kann daher in allen Epochen eingesetzt werden. Bis 2004 stellte dort der Fahrdienstleiter alle Weichen und Signale noch mechanisch. Die Nebenstrecke der Donaubahn mündet in Sontheim auf der Hauptstrecke von Ulm nach Aalen. Trotz mehrerer Um- und Anbauten hat der Bahnhof niemals seinen Charme verloren.

Modell: Das Modell ist als Fertigmodell und als Bausatz erhältlich und besteht aus lasergravierten HDF-Platten, Zierrat aus Furnierholz und Phenolresin, Dachrinnen aus Kunststoff 3D gedruckt und anderen Metallteilen aus Messing- oder Zinkguss. Größe des Modells: L 1059 x B 558 x H 490 mm.

Art.-Nr. 400412 (Fertigmodell)

Art.-Nr. 400413 (Bausatz)





Stellwerk Sontheim-Brenz

Ein markantes Bauwerk direkt an der Grenze zwischen Bayern und Baden Württemberg ist dieses Einheitsstellwerk aus den 50er Jahren. Von hier aus wurden sowohl die Schranken bedient, als auch Weichen und Signale gestellt – alles bis 2005 noch mechanisch! Das Stellwerk in Sontheim an der Brenz ist eines der letzten, das seinen Dienst getan hat. Erst 2005 ging es außer Betrieb und wurde dann leider gründlich von einem bahneigenen Entsorgungstrupp demontiert. Was bleibt ist die leere Hülle an der Schranke. Die Zukunft des Vorbilds ist damit ungewiss. Vielleicht hat dieses Gebäude mit seiner formschönen Architektur eine Zukunft auf Ihrer Anlage oder vielleicht sogar in Ihrer Vitrine.

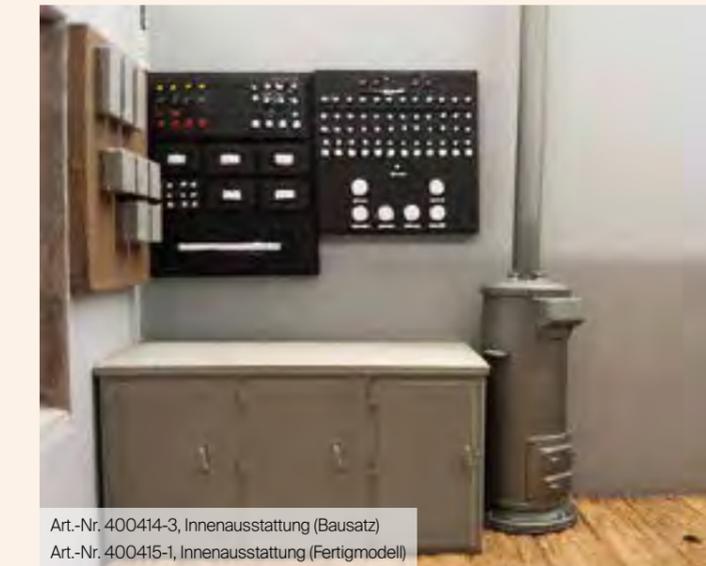
Modell: Das Modell besteht aus lasergraviertem und -geschnittenem HDF, Kunststoffteilen und Acrylglas, sowie verschiedenen Messing- und Gussteilen und 3D-Druckteilen. Es ist sowohl als Bausatz, als auch als Fertigmodell erhältlich. Größe des Modells: L 390 x B 300 x H 310 mm.

Art.-Nr. 400414 Stellwerk (Bausatz)

Art.-Nr. 400415 Stellwerk (Fertigmodell)



Art.-Nr. 400414-2, Stellhebel oben
Art.-Nr. 400414-1, Stellhebel unten



Art.-Nr. 400414-3, Innenausstattung (Bausatz)
Art.-Nr. 400415-1, Innenausstattung (Fertigmodell)



Posten 44 Calw

Der kleine charmante Bahnbau bot im Vorbild wohl einem Bahnarbeiter, seiner Familie und einigen Haustieren einen Wohnort. Das Modell ist ein echter Blickfang, nicht nur auf der Anlage, sondern auch in der Vitrine, als Diorama oder auf dem Schreibtisch. Erstmals haben wir bei einem Gebäude auch die Kellerräume nachgebildet. Es empfiehlt sich daher auch eine Platzierung nahe am Modulrand, um die Kelleretage auch durch ein Fenster sichtbar zu machen.

Modell: Das Modell ist als Fertigmodell und als Bausatz erhältlich und besteht aus lasergravierten HDF-Platten, Zierrat aus Furnierholz und Phenolresin, Dachrinnen aus Kunststoff 3D gedruckt und anderen Metallteilen aus Messing- oder Zinkguss. Größe des Modells: L 410 x B 300 x H 236 mm.

Art.-Nr. 400740 (Bausatz)
Art.-Nr. 400741 (Fertigmodell)



Schrankenposten

Ein kleines, typisches Ziegelsteingebäude, wie es vielerorts als Bahnwärterhaus oder als Schrankenposten anzutreffen war bzw. auch heute noch zu finden ist. Dieses kleine Gebäude passt auch ideal zu unseren Einheitsbahnschranken.

Modell: Das Modell ist als Fertigmodell und als Bausatz erhältlich und besteht aus lasergravierten HDF-Platten, Zierrat aus Furnierholz und Phenolresin, Dachrinnen aus Kunststoff 3D gedruckt und anderen Metallteilen aus Messing- oder Zinkguss. Größe des Modells: L 130 x B 130 x H 140 mm.

Art.-Nr. 400425B (Bausatz)
Art.-Nr. 400425A (Fertigmodell)



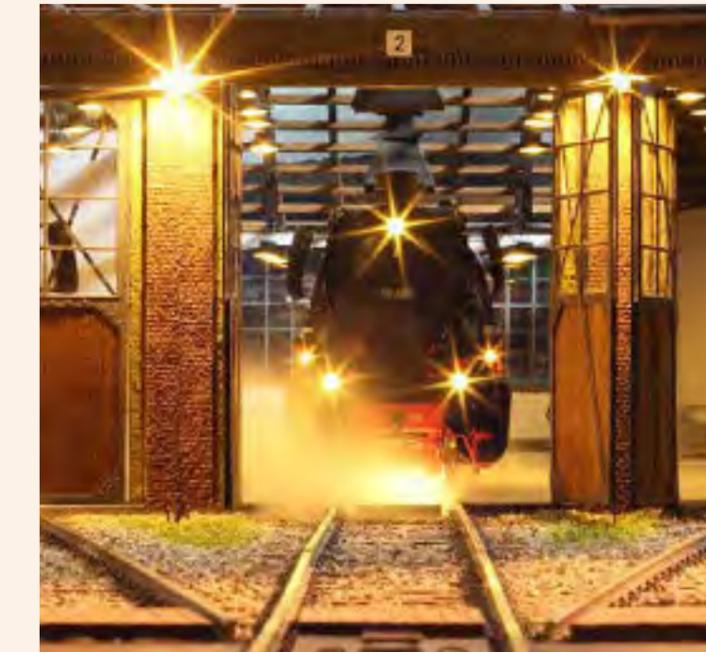


Ringlokschuppen

An vielen Drehscheiben hat man diese architektonischen Meisterleistungen gefunden. Heute stehen nicht mehr viele dieser sogenannten Ringlokschuppen. KM1 hat ein modulares System konstruiert, das an jede Drehscheibe angeglichen werden kann. Um den Platz auf ihrer Anlage individuell zu nutzen gibt es den Schuppen in 9°-, 12°- und 15°-Teilung.

Modell: Das Modell ist als Fertigmodell und als Bausatz erhältlich und besteht aus lasergravierten HDF-Platten, Zierrat aus Furnierholz und Phenolresin, Dachrinnen aus Kunststoff 3D gedruckt und anderen Metallteilen aus Messing- oder Zinkguss. Größe des Modells: 60 cm: L 600 x B 270 x H 300 mm, 80 cm: L 800 x B 320 x H 300 mm, 90 cm: L 900 x B 320 x H 300 mm.

Art.-Nr. 400416A bis 400423C
24 Varianten als Bausatz oder Fertigmodell (siehe Preisliste)
Art.-Nr. 400424 bzw. 400424B
Modell „Messeanlage Sontheim“ 3-ständig mit 60, 80, 90 cm



Endlich zu Hause.





Bekohlungsanlage

Die immer größer werdende Kohlemenge in den Tendern und die kürzer werdenden Aufenthaltszeiten veranlassen die Betriebswerke dazu, mehr Kohle zu lagern und diese mit Kränen in die Tender zu laden. Unsere Bekohlungsanlage kann als Funktionsmodell, sowie als Standmodell betrieben werden. Sie ist als Bausatz und Fertigmodell erhältlich und wurde aus lasergraviertem HDF,

verschiedenen Kunststoffen, Messing- und 3D-Druck-Teilen gefertigt.

Modell: Das Modell ist als Fertigmodell und als Bausatz erhältlich und besteht aus lasergravierten HDF-Platten, Zierrat aus Furnierholz und Phenolresin, Dachrinnen aus Kunststoff 3D gedruckt und anderen Metallteilen aus Messing- oder Zinkguss. Größe des Modells: L 609 x B 327 x H 230 mm.

Art.-Nr. 400747 (Fertigmodell)

Art.-Nr. 400745 (Bausatz)

Art.-Nr. 400746 (Optionale Digitalsteuerung zum Bausatz)

Art.-Nr. 400748 (Optionale Digitalsteuerung für Fertigmodell)

Art.-Nr. 400749 (Kohlehunt 0,5 t, 2 Stück)

Art.-Nr. 400750 (Hebgeschirr für Kohlehunt)





Bahnhof Gerstetten

Gerstetten ist der Endbahnhof der Lokalbahn Amstetten – Gerstetten. Die gut 19,9 km lange normalspurige Nebenbahn zweigt am oberen Endpunkt der Geislinger Steige in Amstetten von der Filstalbahn ab und wurde 1906 von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft eröffnet. Im März 1996 wurde der Personenverkehr aufgegeben. Heute verkehrt im Sommer an Wochenenden ein historischer Triebwagen des Regionalverkehrs Alb-Bodensee (RAB). Weitaus bekannter ist die Strecke und der Bahnhof Gerstetten jedoch durch die Dampfzüge der Ulmer Eisenbahnfreunde geworden, die den fahrplanmäßigen Zug an bestimmten Tagen ersetzt. Noch heute steht das imposante Gebäude des Bahnhofs Gerstetten. Wer bereits bei den Ulmer Eisenbahnfreunden zu Gast war, kennt sicherlich dieses schöne Gebäudeensemble mit Bahnhof, Lokschuppen und Lagerhalle. Unsere Schauanlage widmet sich genau diesem Thema.

Modell: Das Modell ist als Fertigmodell und als Bausatz erhältlich und besteht aus lasergravierten HDF-Platten, Zierrat aus Furnierholz und Phenolresin, Dachrinnen aus Kunststoff 3D gedruckt und anderen Metallteilen aus Messing- oder Zinkguss. Größe des Modells: L 792 x B 406 x H 368 mm.

Art.-Nr. 400760 (Bausatz)

Art.-Nr. 400761 (Fertigmodell)

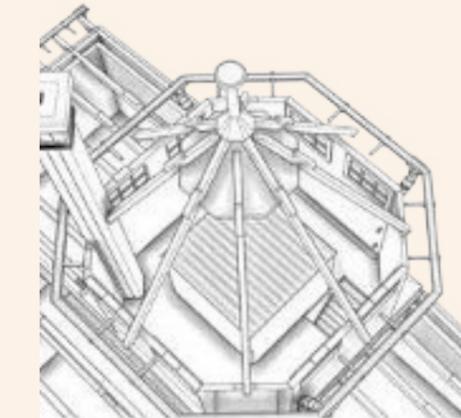




Lokschuppen Gerstetten mit Wasserturm und Schmiede

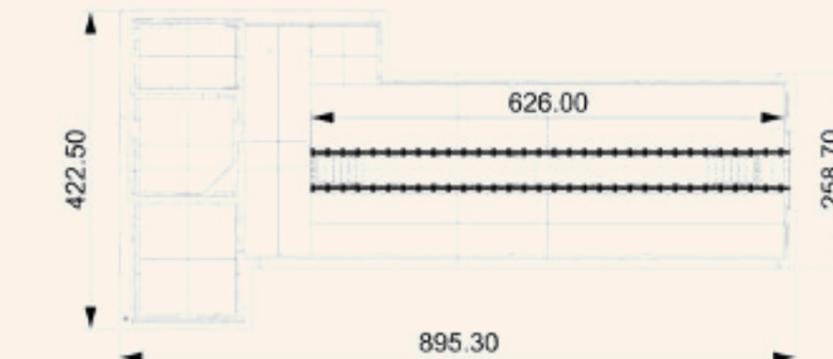
Der einständige Lokschuppen in Gerstetten ist schon im Vorbild ein besonderes Gebäude: Neben dem Unterstand für eine Lokomotive ist dort auch eine Werkstatt, eine Schmiede, diverse Nebenräume und sogar ein Wasserturm enthalten. Nicht nur bei beengten Platzverhältnissen deckt daher diese Immobilie alle nötigen Einrichtungen in einem kleinen Bahnbetriebswerk ab.

Modell: Das Modell ist als Fertigmodell und als Bausatz erhältlich und besteht aus lasergravierten HDF-Platten, Zierrat aus Furnierholz und Phenolresin, Dachrinnen aus Kunststoff 3D gedruckt und anderen Metallteilen aus Messing- oder Zinkguss. Größe des Modells: L 896 x B 423 x H 490 mm.



Art.-Nr. 400780
Lokschuppen Gerstetten (Bausatz)
Art.-Nr. 400781
Lokschuppen Gerstetten (Fertigmodell)

Art.-Nr. 400780-1a, Untersuchungsgrube für Lokschuppen Gerstetten (Bausatz)
Art.-Nr. 400780-1b, Untersuchungsgrube für Lokschuppen Gerstetten (Fertigmodell)

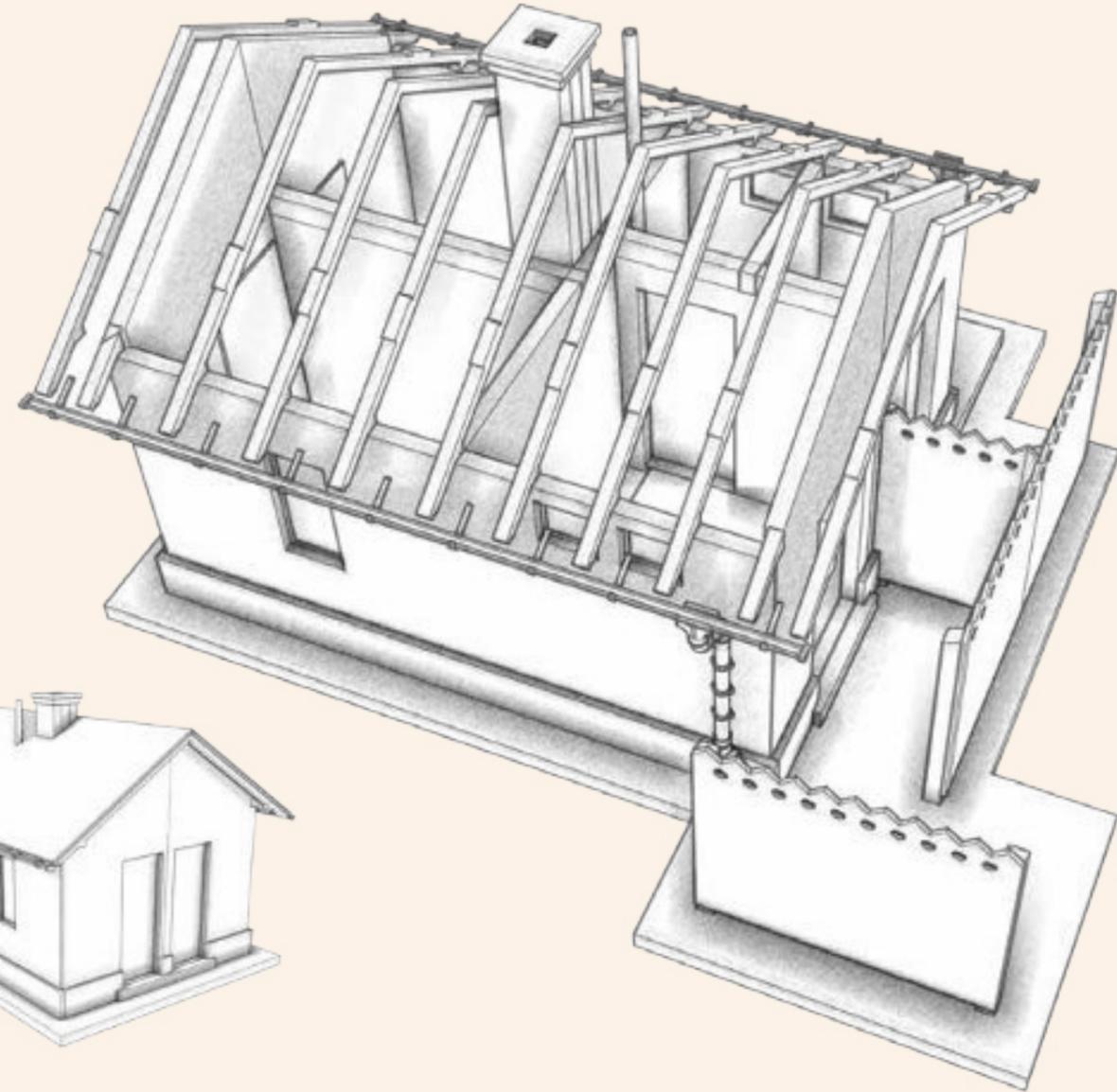
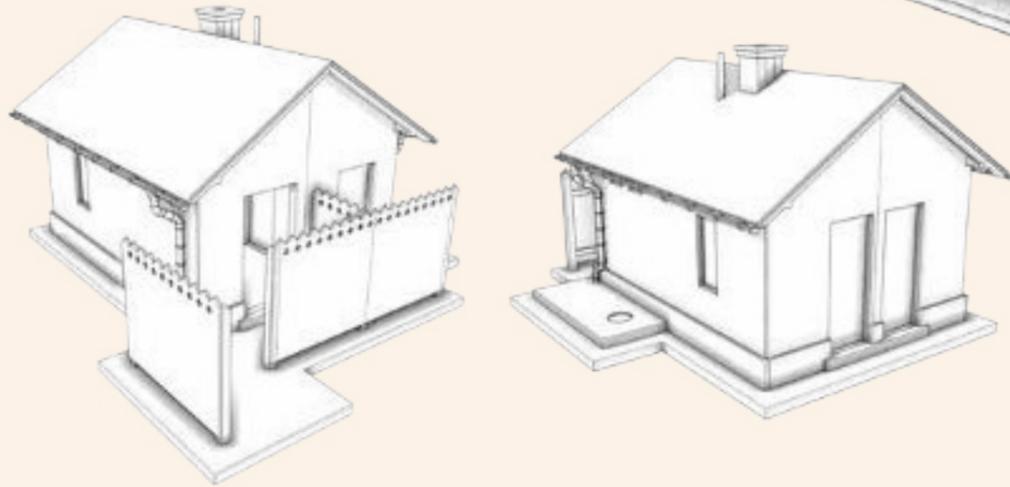


Nebengebäude bzw. Toilettenhäuschen Gerstetten

Ein Nebengebäude wie es häufig an Bahnhöfen zu finden war. Zu früheren Zeiten war der „Abort“ für die Reisenden meist nicht im Empfangsgebäude untergebracht, sondern in einem separaten Nebengebäude. So auch beim Bahnhof Gerstetten, dessen Toilettenhäuschen uns als Vorbild dient. Dieses ergänzt hervorragend unseren Bausatz „Gerstetten“, kann jedoch auch zu anderen Bahnhöfen als eigenständiges Gebäude Verwendung finden.

Modell: Das Modell ist als Fertigmodell und als Bausatz erhältlich und besteht aus lasergravierten HDF-Platten, Zierrat aus Furnierholz und Phenolresin, Dachrinnen aus Kunststoff 3D gedruckt und anderen Metallteilen aus Messing- oder Zinkguss. Größe des Modells: L 248 x B 219 x H 138 mm.

Art.-Nr. 400770 (Bausatz)
Art.-Nr. 400771 (Fertigmodell)



Kohlelager Gerstetten

Ein kleines Kohlelager für Nebenbahnen. Die komplette Holzbauweise, die Abstützung und Verstrebung mit Holzbohlen und die vergleichsweise kleinen Abmessungen, machen dieses Accessoire attraktiv für den Einsatz auf Dioramen und Modellbahnanlagen. Zum Befüllen passt ideal unsere original gebrochene Steinkohle, wie sie auch bei unseren Lokomotiven zur Beladung des Tenders verwendet wird.

Modell: Das Modell ist als Fertigmodell und als Bausatz erhältlich und besteht aus lasergravierten HDF-Platten und Furnierholz. Größe des Modells: L 439 x B 189 x H 54 mm.

Art.-Nr. 400790 (Bausatz)
Art.-Nr. 400791 (Fertigmodell)

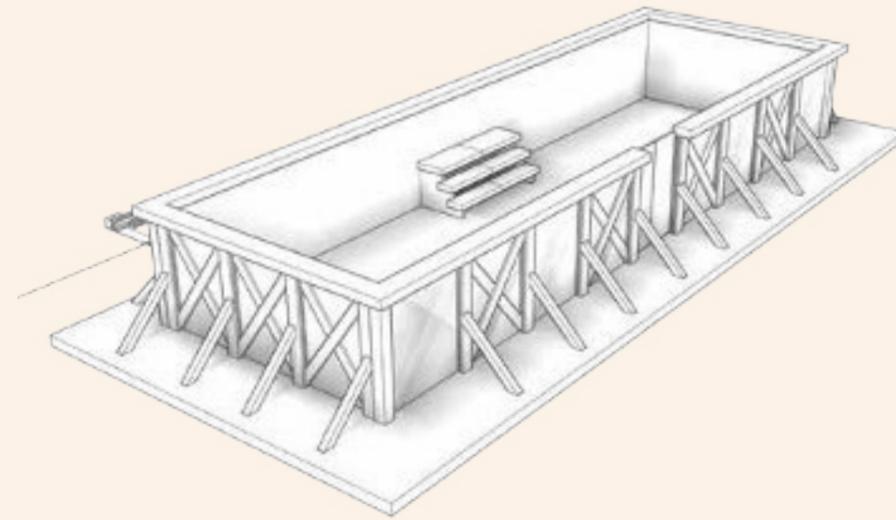


Foto: Das Kohlelager mit seinem Holzbohlenverschlag

Kleine Schlacke- / Untersuchungsgrube

Mit ihren 19 cm darf die kleine Untersuchungsgrube in nahezu keinem Bw mehr fehlen. Sei es als Schlacke- oder Untersuchungsgrube, für diesen Winzling findet sich immer ein Plätzchen. Wie auch unsere anderen Laser-Cut-Modelle, ist diese kleine aber hochdetaillierte Grube ein wahrer Blickfang.

Modell: Das Modell ist als Fertigmodell und als Bausatz erhältlich und besteht aus lasergravierten HDF-Platten und Furnierholz inkl. Gleis und Kleiseisen. Größe des Modells: L 190 x B 80 x T 50 mm.

Art.-Nr. 400762 (Bausatz)
Art.-Nr. 400763 (Fertigmodell)

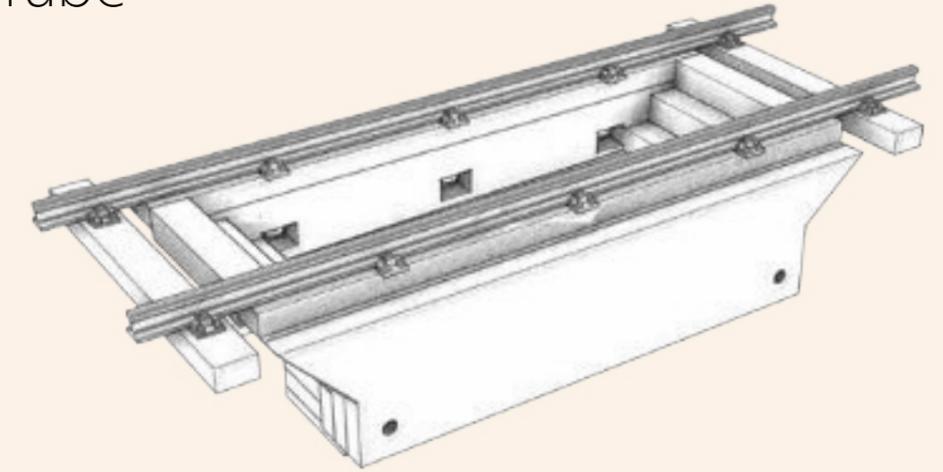


Foto: Kohlelager mit Schlackegrube



Güterschuppen Gerstetten / Donautal

Der Güterschuppen Gerstetten mit seinen zwei Toren auf der Ladeseite ergänzt das Gebäudeensemble Gerstetten. Seine gemischte Bauweise mit Ziegeln und Putz, harmonisiert sowohl mit dem Empfangsgebäude als auch mit dem Lokschuppen. Die Tore können geöffnet werden, die Aufteilung der Innenräume und das komplette Gebälk des Dachstuhls sind nachgebildet.

Das Gebäude basiert in der Grundkonstruktion auf dem Güterschuppen Donautal. Dieser ist im Gegensatz zu Gerstetten komplett in Ziegelbauweise nachgebildet. Im Original hat der Güterschuppen Donautal straßen- und gleisseitig drei Ladetore. Der Grundbausatz beinhaltet bei einer Länge von 720 mm jedoch nur zwei Tore. Mit dem Ergänzungssatz kann dieser Güterschuppen beliebig oft um ein Tor erweitert werden.

Modell: Das Modell ist als Fertigmodell und als Bausatz erhältlich und besteht aus lasergravierten HDF-Platten, Zierrat aus Furnierholz und Phenolresin, Dachrinnen aus Kunststoff 3D gedruckt und anderen Metallteilen aus Messing- oder Zinkguss. Größe des Modells: L 720 x B 510 x H 300 mm. Größe des Ergänzungssatzes: L 270 x B 510 x H 300 mm.

Art.-Nr. 400765

Güterschuppen Gerstetten, Basis mit zwei Toren (Bausatz)

Art.-Nr. 400766

Güterschuppen Gerstetten, Basis mit zwei Toren (Fertigmodell)

Art.-Nr. 400730

Güterschuppen Donautal, Basis mit zwei Toren (Bausatz)

Art.-Nr. 400731

Güterschuppen Donautal, Ergänzung mit einem Tor (Bausatz)

Art.-Nr. 400732

Halbrelief (Tiefe 10 cm) Güterschuppen Donautal, Basis mit zwei Toren (Bausatz)

Art.-Nr. 400733

Halbrelief (Tiefe 10cm) Güterschuppen Donautal, Ergänzung mit einem Tor (Bausatz)

Art.-Nr. 400735

Güterschuppen Donautal (Fertigmodell)





Foto: Im Turm befindet sich wie beim Vorbild der Wassertank.

Lokschuppen Unterwilden mit Wasserturm und Schmiede

Der zweistöckige Lokschuppen in Unterwilden ist dem Lokschuppen Gerstetten sehr ähnlich. Neben dem Unterstand für zwei Lokomotiven ist auch dort eine Werkstatt, eine Schmiede, diverse Nebenräume und der Wasserturm mit Hochbehälter enthalten. Ein stattliches Gebäude, das Ihren Lokomotiven eine adäquate Heimat bietet.

Modell: Das Modell ist als Fertigmodell und als Bausatz erhältlich und besteht aus lasergraviierten HDF-Platten, Zierrat aus Furnierholz und Phenolresin, Dachrinnen aus Kunststoff 3D gedruckt und anderen Metallteilen aus Messing- oder Zinkguss. Größe des Modells: L 1075 x B 600 x H 490 mm.

Art.-Nr. 400755 (Bausatz)

Art.-Nr. 400756 (Fertigmodell)

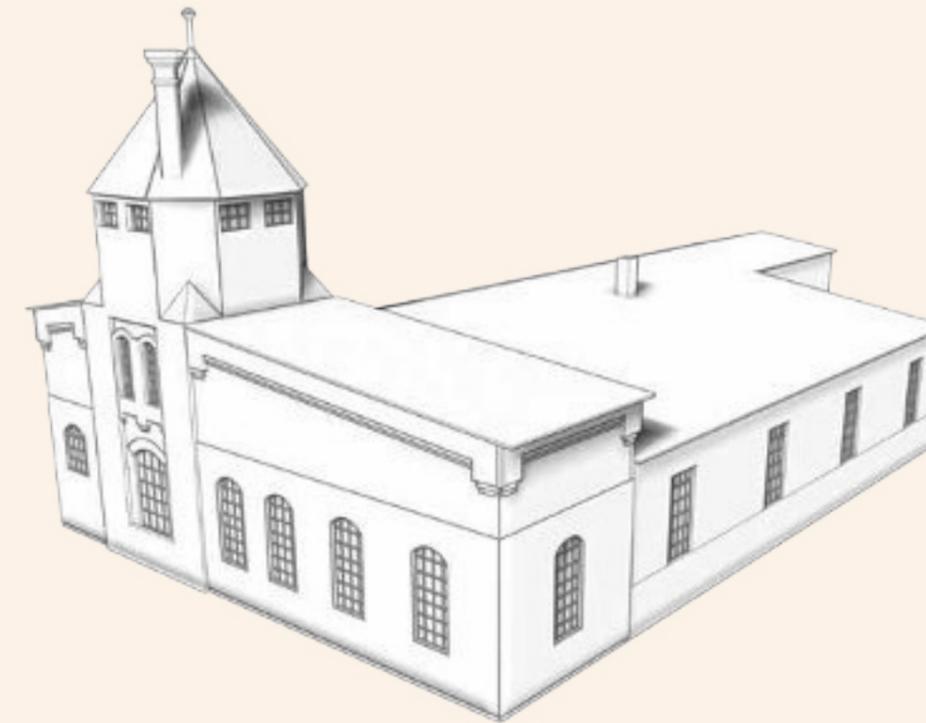
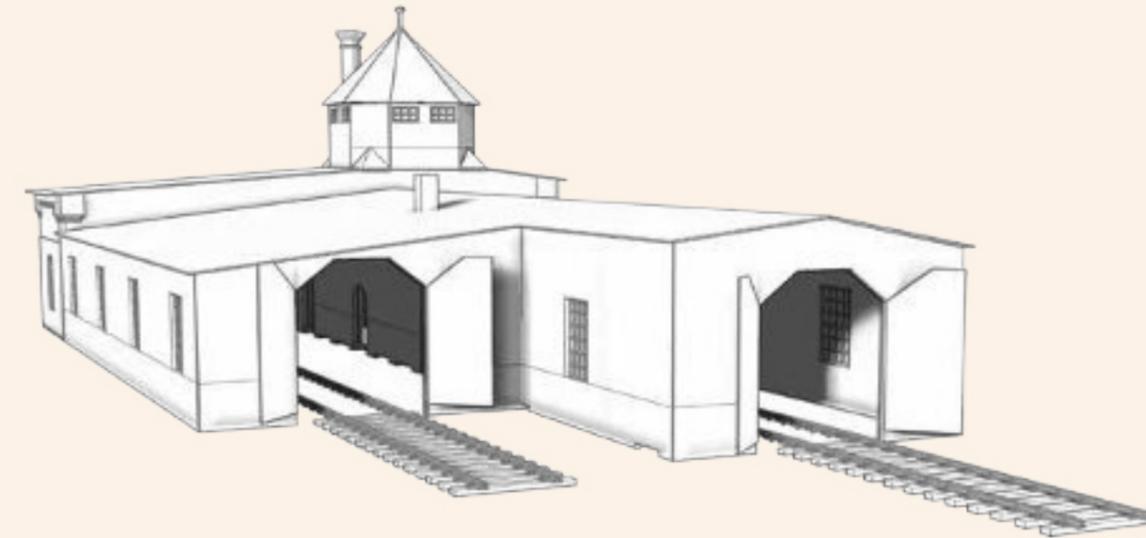
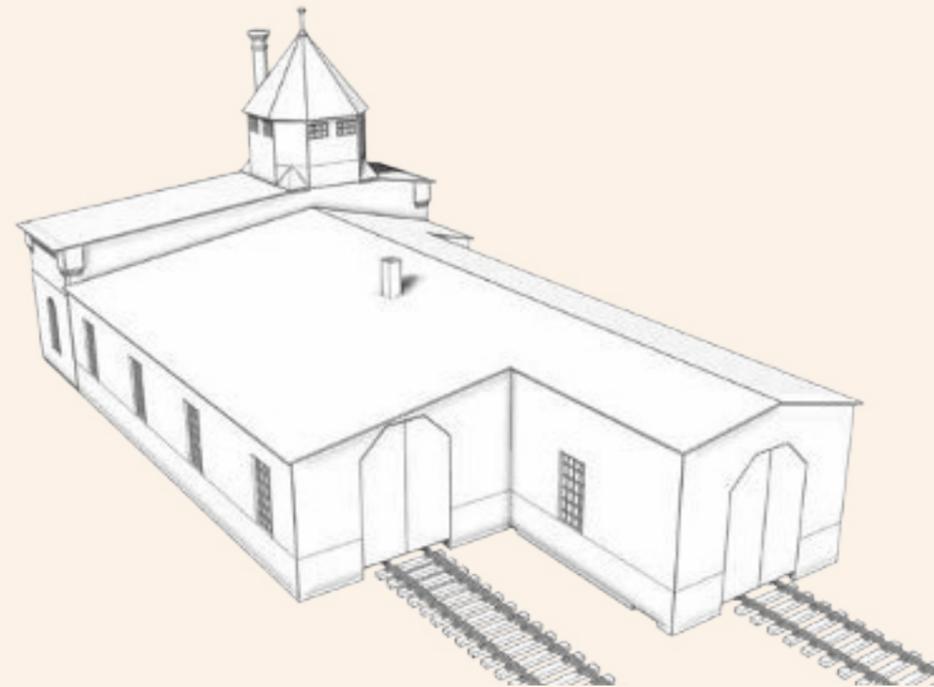
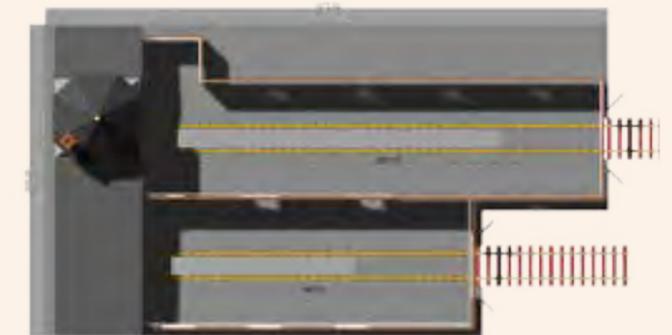


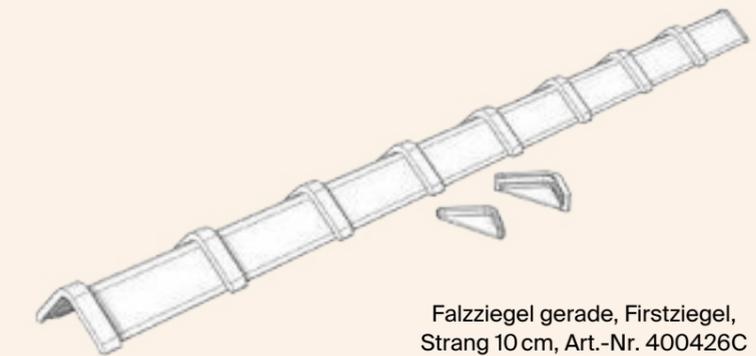
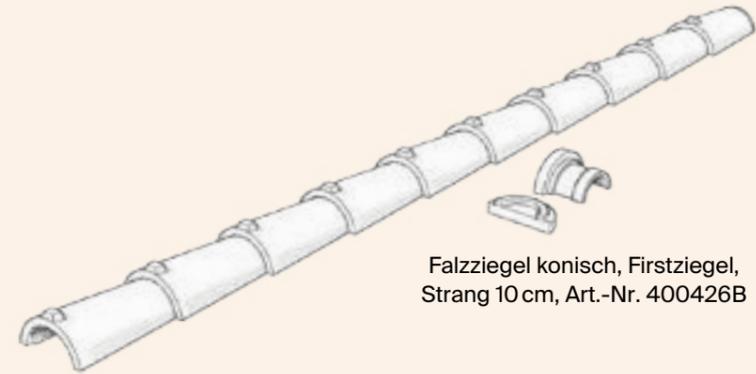
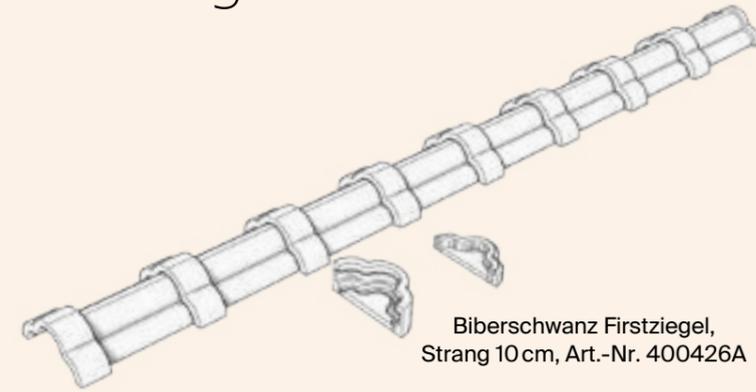
Foto: Das ansprechende Fachwerk ist gleich wie beim Lokschuppen Gerstetten.



Gebäudezubehör



Firstziegel



Regenrinnensystem



Bieberschwanzreihen



Reihe Bieberschwanz rot
10er Set: 400428A
20er Set: 400428B
50er Set: 400428C



Reihe Bieberschwanz grau
10er Set: 400429A
20er Set: 400429B
50er Set: 400429C



Strukturplatten (ca. 29,5 x 19 cm)



Mauerplatte Ziegelstruktur,
Glatt, Natur
Art.-Nr. 410003



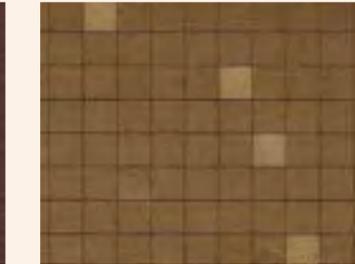
Mauerplatte Ziegelstruktur,
Glatt, Ziegelrot
Art.-Nr. 410003A



Mauerplatte Ziegelverbund,
Verwittert, Natur
Art.-Nr. 410004



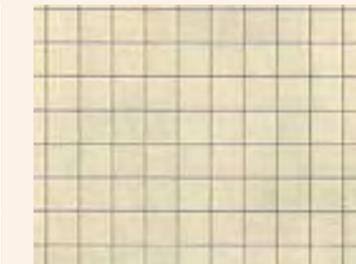
Mauerplatte Ziegelverbund,
Verwittert, Ziegelrot
Art.-Nr. 410004A



Bodenplatte Sandstein,
Rechteck, Natur
Art.-Nr. 410005



Bodenplatte Sandstein,
Rechteck, Betongrau
Art.-Nr. 410005A



Bodenplatte Sandstein,
Rechteck, Beige
Art.-Nr. 410005B



Bodenplatte Sandstein,
Verbund, Natur
Art.-Nr. 410006



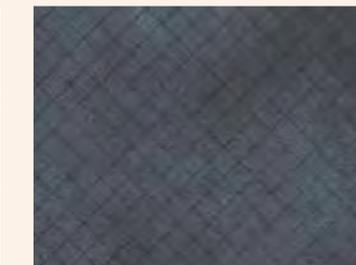
Bodenplatte Sandstein,
Verbund, Betongrau
Art.-Nr. 410006A



Bodenplatte Sandstein,
Verbund, Beige
Art.-Nr. 410006B



Bodenplatte Sandstein,
Raute, Natur
Art.-Nr. 410007



Bodenplatte Sandstein,
Raute, Betongrau
Art.-Nr. 410007A



Bodenplatte Sandstein,
Raute, Beige
Art.-Nr. 410007B



Kopfsteinpflaster, Natur
Art.-Nr. 410008



Kopfsteinpflaster, Betongrau
Art.-Nr. 410008A

Modellbäume

- Handgefertigte Modelle im Maßstab 1:32
- Originalgetreues Blattwerk
- Vorbildgetreuer Stamm und Baumkrone
- Integrierte Gewindestange für variable Befestigung auf der Anlage
- Robuster, haltbarer Aufbau mit Kupfergeflecht
- Größe: 50 - 60 cm

Unser Sortiment an Bäumen, Büschen und Gräsern wird weiter ausgebaut.



Eiche
Sommer: Art.-Nr. 400953
Herbst: Art.-Nr. 400953H

Laubbäume



Buche
Sommer: Art.-Nr. 400952
Herbst: Art.-Nr. 400952H

Birke
Sommer: Art.-Nr. 400951
Herbst: Art.-Nr. 400951H

Italienische Pappel
Sommer: Art.-Nr. 400957
Herbst: Art.-Nr. 400957H

Nadelbäume



Weißtanne
Sommer: Art.-Nr. 400941

Europäische Waldlärche
Sommer: Art.-Nr. 400942
Herbst: Art.-Nr. 400942H

Europäische Lärche
Sommer: Art.-Nr. 400943
Herbst: Art.-Nr. 400943H

Waldkiefer
Sommer: Art.-Nr. 400944

Waldfichte
Sommer: Art.-Nr. 400945

Fichte
Sommer: Art.-Nr. 400946

Grasflock Spur 1

Immer mehr Spur 1 Anlagen werden landschaftlich ansprechend gestaltet. Natürlich wird im Maßstab 1:32 ein anderes Grasflock benötigt als in kleineren Spurweiten. Deshalb haben wir in unserem Sortiment Grasmischungen in unterschiedlichen Farben und passenden Längen aufgenommen. Diese können selbstverständlich in mehreren Schichten oder auch gemischt aufgetragen werden.

Wir empfehlen zur Verarbeitung unsere Landschaftskleber (**Art.-Nr. 420413 bzw. 420414**). Diese hinterlassen keine glänzenden Rückstände und bleiben dauerhaft elastisch. Für Grasflock höher als 6 mm sollten professionelle elektrostatische Beflockungsgeräte verwendet werden.



Saftiges Gras

Höhe 6 mm:
für 50 g: **Art.-Nr. 400900**
für 100 g: **Art.-Nr. 400900A**

Höhe 12 mm:
für 50 g: **Art.-Nr. 400901**
für 100 g: **Art.-Nr. 400901A**



Herbstwiese

Höhe 6 mm:
für 50 g: **Art.-Nr. 400902**
für 100 g: **Art.-Nr. 400902A**

Höhe 12 mm:
für 50 g: **Art.-Nr. 400903**
für 100 g: **Art.-Nr. 400903A**



Trockenes Gras

Höhe 12 mm:
für 50 g: **Art.-Nr. 400904**
für 100 g: **Art.-Nr. 400904A**



Sommerwiese

Höhe 6 mm:
für 50 g: **Art.-Nr. 400905**
für 100 g: **Art.-Nr. 400905A**

Höhe 12 mm:
für 50 g: **Art.-Nr. 400906**
für 100 g: **Art.-Nr. 400906A**



Opel Rekord P1

Der ursprünglich als Opel Olympia Rekord P bekannte Opel Rekord P1 wurde von Opel 1957 als Nachfolger des Opel Olympia Rekord vorgestellt. Das „P“ im Namen steht für die charakteristische Panoramasscheibe. Der Wagen aus der oberen Mittelklasse war mit zweifarbiger Lackierung und der zweifarbigen Innenausstattung ein Schmuckstück in der Automobilgeschichte der 50er und 60er Jahre. Die Erfolgsgeschichte mit über einer Million verkauften Modellen endete 1960, als Opel seinen Nachfolger, den Rekord P2 auf den Markt brachte.

KM1 baut dieses Modell in vielen verschiedenen Ausführungen, Lackierungen und Beschriftungen, u.a. als Limousine und als Caravan mit Verglasung oder Blechverkleidung.



Opel Rekord P1 Olympia Limousine



Weiß/Schwarz, Art.-Nr. 400310A



Neptunblau/Alabaster, Art.-Nr. 400310C



Korallrot/Korallrot, Art.-Nr. 400310E



Rivagrau/Alabaster, Art.-Nr. 400310G



Schwarz/Alabaster, Art.-Nr. 400310B



Cordobablau/Cordobablau, Art.-Nr. 400310D



Saharagelb/Schwarz, Art.-Nr. 400310F



Grau, Sondermodell DB, Art.-Nr. 400310M

Opel Rekord P1 1200 Limousine



Saharagelb/Saharagelb, Art.-Nr. 400311F



Weiß/Weiß, Art.-Nr. 400311A



Neptunblau/Neptunblau, Art.-Nr. 400311C



Korallrot/Schwarz, Art.-Nr. 400311E



Schwarz/Schwarz, Art.-Nr. 400311B



Cordobablau/Alabaster, Art.-Nr. 400311D



Rivagrau/Rivagrau, Art.-Nr. 400311G

Sondermodelle



Symbolfoto, Modell in Entwicklung

Opel Rekord P1 Olympia Caravan, Leichenwagen, Art.-Nr. 400316A



Symbolfoto, Modell in Entwicklung

Opel Rekord P1 Limousine 4-türiger Hochzeitswagen, Art.-Nr. 400316B



Symbolfoto, Modell in Entwicklung

Opel Rekord P1 Olympia Lieferwagen, Kundendienstwagen, Art.-Nr. 400316C

Opel Rekord P1 Limousine 2-türig



Weiß/Alabaster, Art.-Nr. 400312A



Korallrot/Alabaster, Art.-Nr. 400312E



Schwarz/Schwarz, Art.-Nr. 400312B



Saharagelb/Alabaster, Art.-Nr. 400312F



Neptunblau/Schwarz, Art.-Nr. 400312C



Rivagrau/Schwarz, Art.-Nr. 400312G



Cordobablau/Schwarz, Art.-Nr. 400312D



Grün, Sondermodellbau Polizei, Art.-Nr. 400312J

Opel Rekord P1 Limousine 4-türig



Weiß/Weiß, Art.-Nr. 400313A



Neptunblau/Alabaster, Art.-Nr. 400313C



Korallrot/Korallrot, Art.-Nr. 400313E



Rivagrau/Alabaster, Art.-Nr. 400313G



Schwarz/Alabaster, Art.-Nr. 400313B



Cordobablau/Cordobablau, Art.-Nr. 400313D



Saharagelb/Schwarz, Art.-Nr. 400313F



Schwarz, Sondermodell Taxi, Art.-Nr. 400313K

Opel Rekord P1 Olympia Caravan



Rivagrau/Schwarz, Art.-Nr. 400314G



Feuerrot, Sondermodell Feuerwehr, Art.-Nr. 400314H



Weiß/Schwarz, Art.-Nr. 400314A



Neptunblau/Neptunblau, Art.-Nr. 400314C



Korallrot/Schwarz, Art.-Nr. 400314E



Gelb, Sondermodell Post, Art.-Nr. 400314K



Schwarz/Alabaster, Art.-Nr. 400314B



Cordobablau/Alabaster, Art.-Nr. 400314D



Saharagelb/Alabaster, Art.-Nr. 400314F



Grau, Sondermodell DB, Art.-Nr. 400314M



Opel Rekord P1 Olympia Lieferwagen



Weiß/Weiß, Art.-Nr. 400315A



Korallrot/Korallrot, Art.-Nr. 400315E



Schwarz/Schwarz, Art.-Nr. 400315B



Saharagelb/Saharagelb, Art.-Nr. 400315F



Neptunblau/Neptunblau, Art.-Nr. 400315C



Rivagrau/Rivagrau, Art.-Nr. 400315G



Cordobablau/Cordobablau, Art.-Nr. 400315D



Grau, Sondermodell Post, Art.-Nr. 400315L

Ford Taunus

Der Taunus 12/15 m war die erste Neukonstruktion von Ford nach dem Zweiten Weltkrieg. Das neue Pontonmodell der unteren Mittelklasse erhielt erstmals eine selbsttragende Karosserie und wurde in Anlehnung an nordamerikanische Vorbilder gestaltet. Seinen Spitznamen „Weltkugeltaunus“ erhielt das Fahrzeug aufgrund der Weltkugel, die anstelle der sonst üblichen Kühlerfigur angebracht war. Von 1952 bis 1959 wurden 247.174 (12 m) sowie 127.942 (15 m) Exemplare gebaut. Erhältlich war der Taunus mit zwei verschiedenen Benzinmotoren (38 und 55 PS) als 2-türige Limousine. Zusätzlich waren ein Kombi und ein Cabrio (von Karl Deutsch) im Programm.

Art.-Nr. 400330A bis 400335B



Bild: Archiv Storz



Bild: Archiv Storz

Borgward „Isabella“

1954 bis 1961 baute die Carl F. W. Borgward GmbH in Bremen-Sebaldsbrück die „Isabella“, welche ursprünglich den Namen „Hansa 1500“ trug. Sie war von Anfang an ein großer Verkaufserfolg und verkaufte sich bis zum Ende der Produktion 202.862 mal. Erhältlich war das Fahrzeug für 7.265 DM als Limousine. Außerdem wurden ein Kombi (7.565 DM) und ein Cabrio (9.950 DM) gefertigt.

Bitte mit Andi Rücksprache halten, ob das letzte Wort gefertigt ist, oder was anderes hin kommt.

Den Namen „Isabella“ erhielt das Mittelklassefahrzeug aufgrund einer eher flapsigen Antwort Borgwards auf die Frage, was man den bei den Probefahrten im öffentlichen Straßenverkehr auf das Fahrzeug schreiben solle.

Angeboten wurde der „Hansa 1500“ mit zwei unterschiedlichen Benzinmotoren mit 60 und 75 PS. Damit konnte eine Höchstgeschwindigkeit von 135 bzw. 150 km/h erreicht werden. Von Beginn an wurde die „Isabella“ auch im Motorsport eingesetzt.

Aufgrund der Insolvenz der Borgward-Gruppe wurde die Produktion 1961 eingestellt.

Art.-Nr. 400340A bis 400340H



Bild: Archiv Storz



„Foto: Gisela Knaden“: Eine Bochumer Isabella war der ganze Stolz ihres Besitzers. Der spätere MIBA-Chefredakteur Martin Knaden wienert im Urlaub 1965 in Hundsbach/Schwarzwald mit Hingebung an dem schönen Wagen. Das Waschwasser wurde direkt dem benachbarten Forellenbach entnommen.

Mercedes W 110 (Heckflosse)

Der von Mercedes Benz von 1959 bis 1968 produzierte W 110 war der Nachfolger des W 114/W 115. Mit dessen charakteristischen Heckflossen, wollte Mercedes Benz ihr sonst eher konservatives Design an das damals in Mode gewesenen Auto-Design der USA anpassen und gleichzeitig ein erschwingliches Mittelklasse-Modell anbieten. Durch die „Peilstege“, wie der Hersteller die Heckflossen nannte, sollte das Parken erleichtert werden, da diese deutlich das Ende des Wagens zeigten. Auch wurde bei diesem Modell eine bis dahin nicht gekannte passive Sicherheit erreicht. Der Wagen besaß als erster eine stabile Fahrgastzelle und Knautschzonen. Es wurden aufwendige Crashtests durchgeführt, in denen das Fahrzeug beispielsweise mit ca. 80km/h zum Überschlag gebracht wurde. Im Angebot waren verschiedene Diesel- und Benzinmotoren (zwischen 55 und 120 PS) sowie verschiedene Ausstattungsvarianten. Ebenso konnte ein 5-türiger Kombi bestellt werden. Erhältlich war der bis 1968 gebaute W 110 damals ab ca. 10.600 DM.

Art.-Nr. 400320A bis 400324B



Bild: Archiv Storz

Neue Automodelle

Seit einigen Jahren bereits, wächst das Angebot an hochwertigen Automodellen im Maßstab 1:32. Nach der Auslieferung der Opel P1 im letzten Jahr, widmet sich KM1 anderen Klassikern des Straßenverkehrs: Mit dem Mercedes W 110 (Heckflosse), der „Isabella“ von Borgward und dem Ford Taunus 12/15 m erscheinen wichtige Vertreter der 1950er und frühen 1960er Jahre. Allen gemein sind lenkbare Vorderräder, eine fein detaillierte Innenausstattung, echte Gummibereifung mit zeitgenössischem Reifenprofil und jeweils zehn unterschiedliche Lackierungsvarianten. Zudem sind Sonderausführungen wie Taxi, Polizei, Feuerwehr, sowie die Ausführung als Limousine und Kombi vorgesehen.





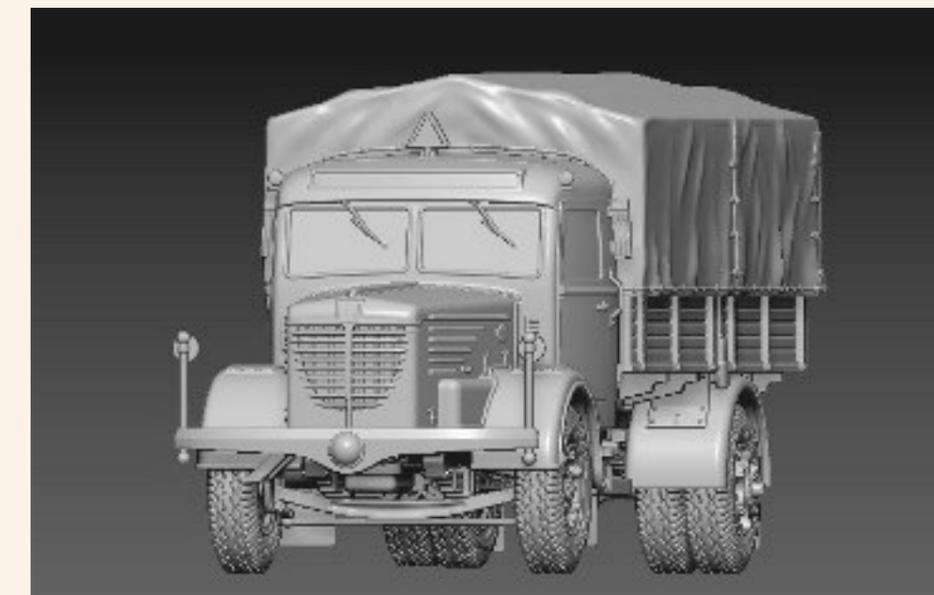
Büssing 8000 S mit Kaelble Zugmaschine

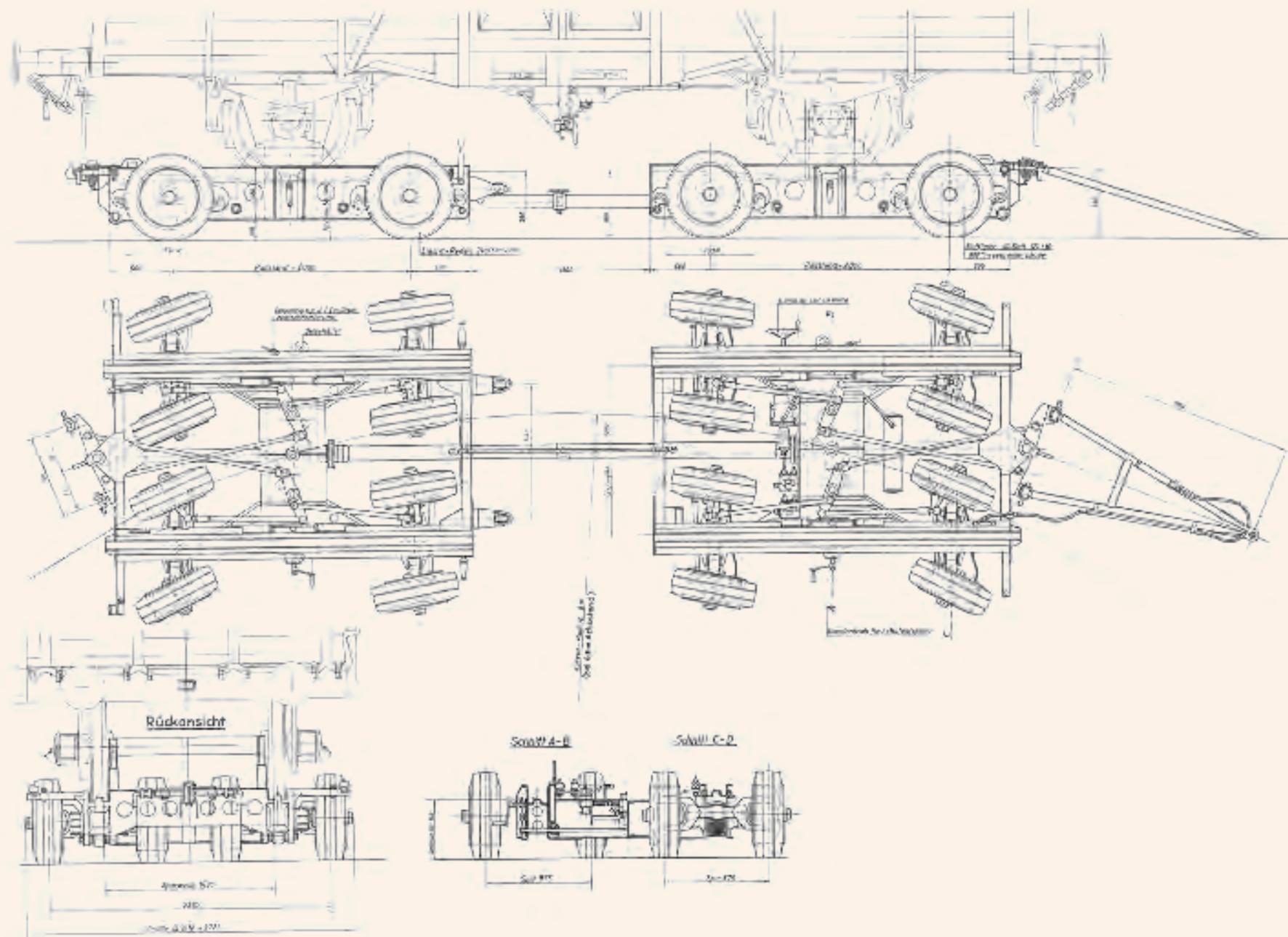
Heinrich Büssing hatte bereits ein erfolgreiches Berufsleben als Konstrukteur bei der renommierten Eisenbahnsignal-Bauanstalt Jüdel & Co. hinter sich, als er sich im Alter von 60 Jahren dem neuen Verkehrsmittel verschrieb: dem Automobil. Er bewies, dass es nicht lediglich als Sportgerät, sondern auch als Nutzfahrzeug seinen Weg machen würde. Das war 1903, im Jahr der Gründung des neuen Unternehmens ein Schritt mit außerordentlicher Weitsicht. Schwerlastwagen und schwere Omnibusse waren immer das Aushängeschild von Büssing. Bereits 1949 wurde diese Tradition mit der Vorstellung des Typ 7000 S mit 150 PS Sechszylinder-Diesel GD6 wieder aufgenommen. 1950 wurde daraus der Typ 8000 S. Der Kennbuchstabe stand damals für Hinterachs Antrieb (Ausführung Straße).

Seit 1. 1. 1950 firmierte das Unternehmen als Büssing Nutzkraftwagen G.m.b.H., Braunschweig. 1952 wurde der Motor überarbeitet. Wie sein Vorgänger hatte der neue S 13 (S bedeutet jetzt stehender Motor) 13539 Kubikzentimeter Hubraum. Die Motorleistung stieg nun auf 180 PS bei 1600 Umdrehungen pro Minute. Da der S 13, unter anderem wegen der neuen Anordnung der Motorausstattung, nun 9 cm länger baute, bekam der Achttonner eine etwas längere Motorhaube. 1953 erhielt der 8000 erstmals eine Servolenkung, die mit Druckluft arbeitete. Davor musste sich der Chauffeur auf seine Oberarme verlassen. Die Servolenkung ist auf der linken Haubenseite an der vergrößerten Abdeckung zu erkennen. Auf beiden Seiten der Haube gab es nun, nur noch fünf Flügelstreifen. Heute wird diese, für viele Lastwa-

genfreunde wohl die schönste Version des klassischen Haubers 8000 S 13 genannt. Büssing selbst verwendet im Typenblatt die schlichte Bezeichnung Typ 8000. Den Hauber gab es mit normalem (kurzem) Fahrerhaus, mit „Schwalbennest“, also eine Schlafkabine, die nur den oberen Teil des Aufbaus einnahm und mit langem Fahrerhaus. Alle Varianten konnten mit einem erhöhten Dach und mit Leuchtkasten kombiniert werden. Zu einer Zeit, als stapelbare Gitterboxen noch in ferner Zukunft lagen, war das „Schwalbennest“ von großem Vorteil, weil es die Bodenfläche des 5,5 Meter langen Laderaumes nicht einschränkte. Diese Version haben wir daher für unser Modell gewählt. Hinter dem Büssing läuft ein Anhänger mit 7,5 Meter Ladelänge und erhöhter Vorderwand. Mit seiner Einzelbereifung ergibt sich fast dieselbe Ladehöhe wie beim Maschinenwagen. So entsteht ein eleganter Planenzug. Mit der Einzelbereifung fällt der Blick fast automatisch auf die filigrane Reserveradhalterung und die Bremszylinder auf den Achsen. Wer 1953 solch einen Lastzug einsetzen konnte, der bewies, dass er ein erfolgreiches Unternehmen führt. Denn Büssing war damals nicht bereit, auf komplizierte Finanzierungsmodelle einzugehen. Was zählte war nur der voll bezahlte Kaufpreis. Noch konnten es sich nicht nur die Braunschweiger leisten, die Kunden für die Schwerlastwagen sorgsam auszuwählen. Wer also solch einen Büssing 8000 als Fahrer anvertraut bekam, der konnte zu Recht stolz sein.

Erhältlich in vier Versionen (siehe Preisliste), Art.-Nr. 400380 bis 400383





Culemeyer mit Kaelble Zugmaschine

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 Wagons 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 sukzes-

sive weiter ausbauen, damit möglichst viele Szenen links und rechts der Schiene mit diesen schönen Modellen bestückt werden können.

Kaelble 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.

Startset Culemeyer, erhältlich in zwei Versionen (siehe Preisliste), Art.-Nr. 404001 und 404002, Ergänzung: 404003



Figuren

Beleben Sie Ihre Anlage und Ihre Lokomotiven mit einigen Figuren und vermeiden dadurch allzu viele „Zwillinge“ beim Personal. Damit nicht namenlose Statisten zum Einsatz kommen, haben wir unseren Figuren immer aussagekräftige Namen gegeben. Unsere Figuren werden in Handarbeit gefertigt und extra an unsere Produkte angepasst, um eine möglichst naturgetreue Wirkung zu erzielen. Die Vorbereitung ist sehr arbeitsintensiv, so werden beispielsweise Formnähte abgeschliffen und der Rohling sandgestrahlt. Der verwendete Kunststoff ist sehr bruchstabil, die Lackierung erfolgt je nach Art mit Matt- und Glanzlacken.



Lokführer Ludwig
weißes Hemd: Art.-Nr. 400135A
blaues Hemd: Art.-Nr. 400135B



Lokführer Lars
schwarze Jacke: Art.-Nr. 400145A
graue Jacke: Art.-Nr. 400145B



Lokführer Lutz
schwarze Jacke: Art.-Nr. 400161A
blaugraue Jacke: 400161B



Zugführer Zacharias
blaue Jacke, schwarze Hose: Art.-Nr. 400147A
graue Jacke, schwarze Hose: Art.-Nr. 400147B



Schwitzender Sepp
blaue Jacke: Art.-Nr. 400165A
schwarze Jacke: Art.-Nr. 400165B



Rangierer Rudi
schwarze Jacke: Art.-Nr. 400168A
blaue Jacke: Art.-Nr. 400168B



Lokführer Leo
schwarze Jacke: Art.-Nr. 400170A
graue Jacke: Art.-Nr. 400170B



Lokführer Lorenz
grauer Anzug, graues Hemd: Art.-Nr. 400174A
schwarzer Anzug, weißes Hemd: Art.-Nr. 400174B



Heizer Hans
grau/blaue Handschuhe: Art.-Nr. 400136A
schwarze Handschuhe: Art.-Nr. 400136B



Heizer Herbert
schwarze Hose, schwarze Jacke: Art.-Nr. 400146A
graue Jacke, schwarze Hose: Art.-Nr. 400146B



Heizer Heinz
blaue Weste: Art.-Nr. 400162A
rote Weste: Art.-Nr. 400162B
Schaufel für Heizer: Art.-Nr. 400200



Durstiger Dieter
leuchtorange Weste: Art.-Nr. 400164A
blaue Weste: Art.-Nr. 400164B



Funkender Fritz
leuchtorange Jacke und Hose: Art.-Nr. 400167A
leuchtgelbe Jacke und Hose: Art.-Nr. 400167B



Kellner Kurt
weiße Jacke: Art.-Nr. 400137A
schwarze Jacke: Art.-Nr. 400137B



Heizer Hubert
schwarze Jacke: Art.-Nr. 400163A
blaue Jacke: Art.-Nr. 400163B



Heizer Heiner
schwarze Jacke, graue Hose: Art.-Nr. 400175A
graue Jacke, schwarze Hose: Art.-Nr. 400175B



Diesel Dietrich
schwarze Hose, weißes Hemd: Art.-Nr. 400148A
blaue Hose, weißes Hemd: Art.-Nr. 400148B



Rangierer Robert
schw. Jacke, graue Hose: Art.-Nr. 400160A
graue Jacke, graue Hose: Art.-Nr. 400160B



Diesel Dieter
graue Jacke, schwarze Hose: Art.-Nr. 400159A
schwarze Jacke, graue Hose: Art.-Nr. 400159B



Lockerer Lothar
rotes Shirt: Art.-Nr. 400166A
grünes Shirt: Art.-Nr. 400166B



Winkender Werner
schwarze Jacke: Art.-Nr. 400169A
graue Jacke: Art.-Nr. 400169B



Fauler Friedrich
schwarze Jacke: Art.-Nr. 400171A
blaue Jacke: Art.-Nr. 400171B



Werkbank Willi
schwarze Jacke: Art.-Nr. 400172A
grüne Jacke: Art.-Nr. 400172B



Sitzender Siegfried
grauer Anzug: Art.-Nr. 400151A
grüner Anzug: Art.-Nr. 400151B



Vornehme Vroni
lila Kleid: Art.-Nr. 400154A
rotes Kleid: Art.-Nr. 400154B



Strick Sophie
beige Jacke: Art.-Nr. 400150A
blaue Jacke: Art.-Nr. 400150B



Akten Arne
blaue Jacke: 400157A
braune Jacke: 400157B



Reisende Rosi
blaues Kleid: Art.-Nr. 400156A
weißes Kleid: Art.-Nr. 400156B



Skizzen Schorsch
beige Jacke: Art.-Nr. 400143A
schwarze Jacke: Art.-Nr. 400143B
grün/grau Jacke: Art.-Nr. 400143C
schwarze Jacke: Art.-Nr. 400143D



Lesender Lorenz
brauner Anzug: Art.-Nr. 400153A
grauer Anzug: 400153B



Denkender Dirk
graue Jacke: Art.-Nr. 400173A
schwarze Jacke: Art.-Nr. 400173B
Schaufel für Heizer: Art.-Nr. 400200



Kaffee Klaus
schwarzer Anzug: Art.-Nr. 400149A
blauer Anzug: Art.-Nr. 400149B



Magazin Margot
türkisblaues Kleid: Art.-Nr. 400152A
rosafarbenes Kleid: Art.-Nr. 400152B



Entspannter Edi
oliv/gelbe Jacke: Art.-Nr. 400155A
braune Jacke: Art.-Nr. 400155B



Lady Lara
rotes Kleid: Art.-Nr. 400158A
grünes Kleid: Art.-Nr. 400158B



Lese Lotte
sibergraue Jacke: Art.-Nr. 400138A
blaue Jacke: Art.-Nr. 400138B
grüne Jacke: Art.-Nr. 400138C
schwarze Jacke: Art.-Nr. 400138D



Raucher Rolf
dunkelgraue Jacke: Art.-Nr. 400142A
blaue Jacke: Art.-Nr. 400142B
beige Jacke: Art.-Nr. 400142C
weiße Jacke: Art.-Nr. 400142D



Buch Betty
helle Jacke: Art.-Nr. 400139A
hellblaue Jacke: Art.-Nr. 400139B
beige Jacke: Art.-Nr. 400139C
dunkelblaue Jacke: Art.-Nr. 400139D



Taschen Traudl
lachsrotes Kleid, blauer Hut: Art.-Nr. 400141A
dunkelrote Jacke, beiger Rock u. Hut: Art.-Nr. 400141B
weißes Kleid, rosa Hut: Art.-Nr. 400141C
grüne Jacke u. Hut, weißer Rock: Art.-Nr. 400141D



Kaffee Käthe
lila Jacke: Art.-Nr. 400140A
grüne Jacke: Art.-Nr. 400140B
blaue Jacke: Art.-Nr. 400140C
dunkelgrüne Jacke: Art.-Nr. 400140D



Opa Otto
grau/brauner Anzug: Art.-Nr. 400144A
graue Jacke, braune Hose: Art.-Nr. 400144B
weinrote Jacke, schwarze Hose: Art.-Nr. 400144C
beige Jacke, schwarze Hose: Art.-Nr. 400144D

Bayerisches Figurenset:

- Set bestehend aus 10 Figuren: 6 stehend, 4 sitzend, inkl. Zubehör
- Hochdetaillierte und präzise im Maßstab 1:32 3D-gedruckte Figuren
- Sorgfältig handbemalt in Deutschland
- Detailgetreu gescannte Personen – auch aus dem Team von KM1
- voraussichtlicher Lieferstart Dezember 2016
- Made in Germany
- Limitierte Auflage von 50 Figuren-Sets (Art.-Nr. 400100)



Individuelle Figuren

Sie selbst als Modellfigur in ausgezeichneter Qualität „Made in Germany“? Ein einzigartiges Geschenk an Ihre Liebsten oder als außergewöhnliches Detail für Ihre Anlage? Oder wollen Sie sich selbst in den Führerstand Ihrer Lokomotiven stellen?

Jedes Detail an Ihnen macht Sie zum Unikat. Mittels modernster Technik wird Ihre Figur so lebensecht wie noch nie.

1. Schritt:

Wir erstellen von Ihnen bei uns im Hause einen 3D-Scan. Am besten Sie kleiden sich schon so ein, wie die Figur am Ende aussehen soll (z. B. Uniform). Natürlich können Sie auch Accessoires mitbringen und scannen lassen, beispielsweise ein Koffer als Reisender.

2. Schritt:

Die gewonnenen Rohdaten werden von uns professionell nachbearbeitet und zu einem fertigen 3D-Modell gerendert.

3. Schritt:

Mit unseren hochauflösenden 3D-Druckern klonen wir Sie im Maßstab 1:32 so oft Sie wollen. Jede Figur wird danach einzeln von Hand bemalt.

Info: Reflektierende oder transparente Kleidung sowie größere reflektierende Schmuckstücke eignen sich nicht zum Scannen. Brillen können aus technischen Gründen leider nicht gedruckt werden.

Auf mehr als zwei 3D-Modelle der gleichen Figur erhalten Sie einen Nachlass. Preise siehe Preisliste.



Parkbank



Bausatz, Art.-Nr. 400202
Fertigmodell, Art.-Nr. 400203

Gartenstuhl



Bausatz, Art.-Nr. 400204
Fertigmodell, Art.-Nr. 400205

Tisch rund



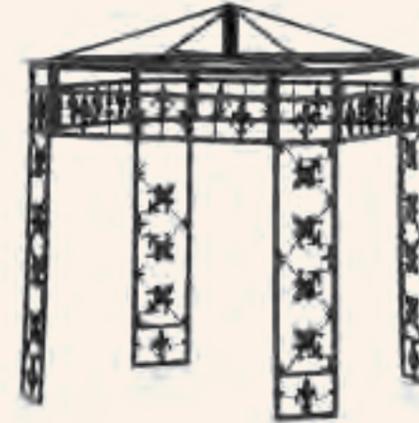
Bausatz, Art.-Nr. 400206
Fertigmodell, Art.-Nr. 400207

Tisch eckig



Bausatz, Art.-Nr. 400208
Fertigmodell, Art.-Nr. 400209

Pavillon klein



Bausatz, Art.-Nr. 400210
Fertigmodell, Art.-Nr. 400211

Wartebank einfach und doppelt



Fertigmodell, Art.-Nr. 400214



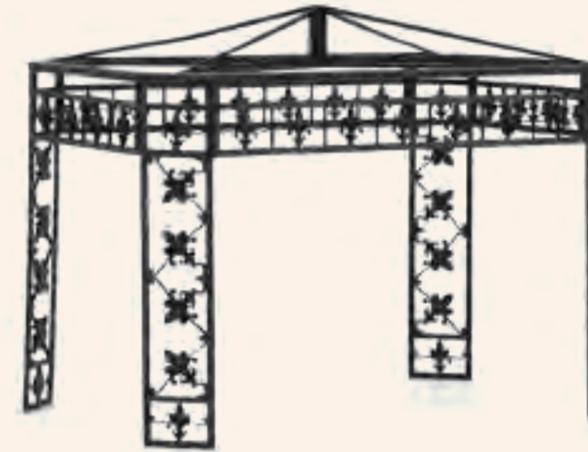
Fertigmodell, Art.-Nr. 400215

Hollywoodschaukel

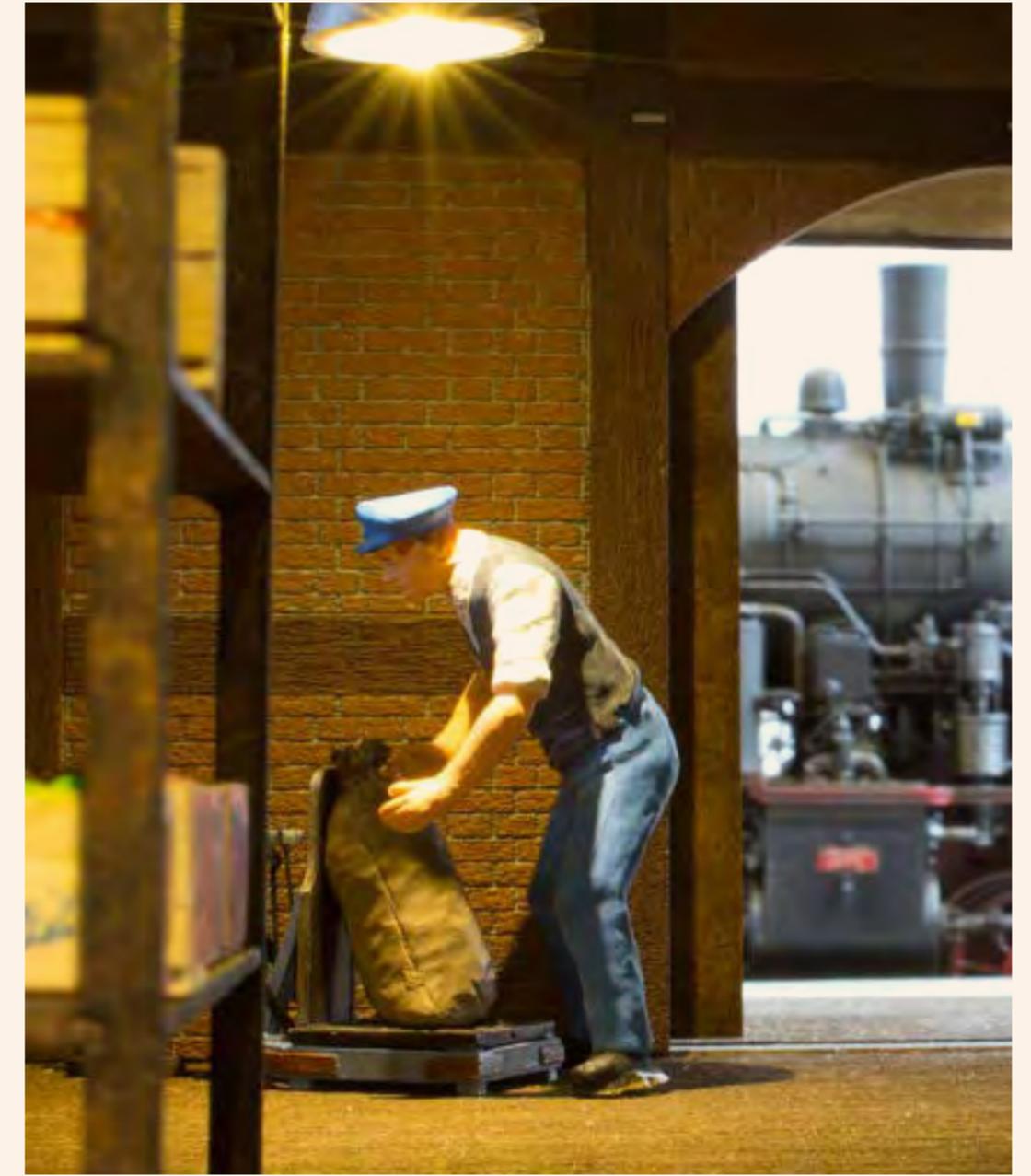


Fertigmodell, Art.-Nr. 400216

Pavillon groß



Bausatz, Art.-Nr. 400212
Fertigmodell, Art.-Nr. 400213



Unsere Erfahrung, Ihr Vorteil.

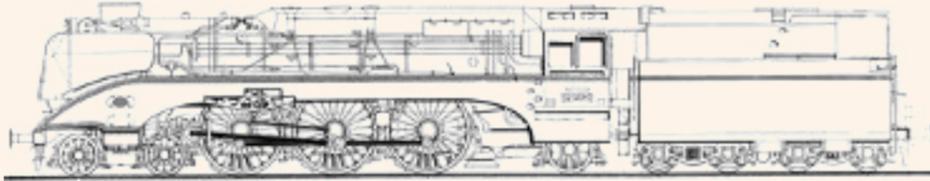


Modelle vom Modellbahner!

Vorschau auf künftige Projekte

Wir werden immer wieder gefragt: „Was kommt als nächstes?“ Diese Frage ist verständlich, man will sein Hobby ja auch planen und gerne wissen, was passend zu den persönlichen Vorlieben von KM1 gefertigt wird. Oftmals werden wir konkret zu bestimmten Lokomotiven oder Wagen angesprochen. Nicht immer können wir die positiven Signale für jeden Modellwunsch aussenden, obgleich das Projekt bereits in unserer

Schublade liegt. Aktuell haben wir über 30 ausgearbeitete Projekte für unser Sortiment, von denen noch keines öffentlich ist. Da wir aber gemeinsam mit Ihnen die Zukunft der Spur 1 gestalten wollen, möchten wir im Sinne einer Vorankündigung die nachfolgenden Projekte benennen, die dann in 2017 mit den konkreten, von uns geplanten Varianten vorgestellt werden.

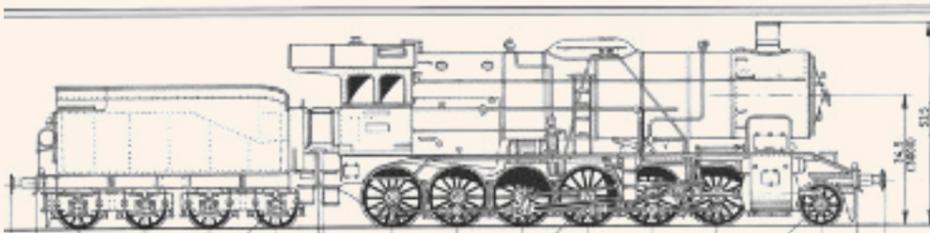


BR 18 201: Eine wie keine Zweite

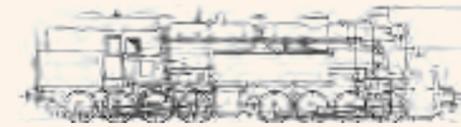
Die VES-M Halle benötigte dringend Schnellfahrlokomotiven mit einer Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h. Rekonstruiert aus der 61 002 und der H 45 024 wurde diese prachthvolle Lokomotive der DR mit ihren 2300 mm Treibrädern nicht nur zu einer beeindruckenden Maschine, sie ist heute noch die schnellste betriebsbereite Dampflokomotive der Welt. In unterschiedlichen Farbleidern fertigen wir diese Kultlok in naher Zukunft im Modell.

BR 59: Der einzige Sechskuppler

Die Maschinenfabrik Esslingen baute gesamt 44 Lokomotiven für die Württembergische Staats-Eisenbahn. Mit ihren sechs Treib- und Kuppelachsen war eine optimale Verteilung der Achslast gegeben. Die Lokomotiven erwiesen sich als gelungene Konstruktion und waren zuverlässig und leistungsstark. Ihre Erscheinung ist bis Heute einzigartig, leider blieb keine Museumslokomotive erhalten. KM1 wird diese schöne Schlepptenderlok von Epoche I bis III und als ÖBB Version fertigen.



Baureihe 96: Europas schwerste Mallet



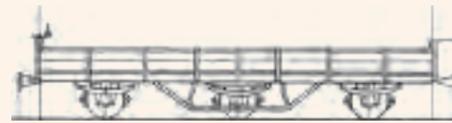
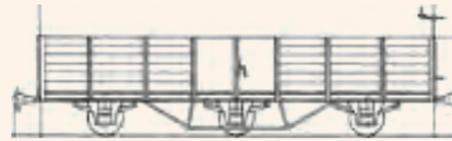
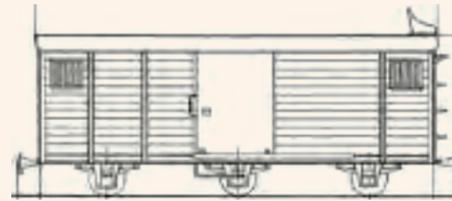
Die bayerische Staatsbahn begann bereits 1913 mit der Fertigung dieser speziell für Steilstrecken konzipierten Maschine. Ab 1922 entstand die zweite und schwerere Serie dieser gewaltigen Tenderlokomotive. Sie tat bei der DB bis 1949, bei der DR bis in die 1950er Jahre und damit die Epoche III ihren Dienst. Mit der Achsfolge D'D setzt diese einmalige Mallet Maßstäbe und KM1 ihr ein Denkmal im Modell. Leider blieb kein Exemplar erhalten.

V 51: Diesellok auf schmaler Spur



Bei den Schmalspurbahnen der DB trat, wenn auch zögerlich, ebenfalls der Traktionswandel ein. Freilich wurden keine Schmalspurstrecken elektrifiziert, jedoch erhielten die überalterten Dampfloks Unterstützung von der V 51, da sonst die Schließung mancher Strecken drohte. Es wurde nur eine kleine Serie von 3 Maschinen gefertigt. Die V 51 waren für Bahnen mit 750 mm Spurweite ausgelegt und bis auf die Achsen gleich gebaut wie die V 52 für die Meterspur. Heute noch sind V 51 in Betrieb, aktuell wird auch ein Exemplar beim „Öchsle“ aufgearbeitet. Das Modell von Epoche III bis zur Museumslok wird den Fuhrpark unserer Schmalspurfahrzeuge optimal ergänzen.

3-achsige Schmalspurgüterwagen



Die 750 mm Schmalspurstrecken beförderten nicht nur Fahrgäste und Regelpurgüterwagen auf Rollböcken, sondern hatten ihren eigenen Bestand an Güterwagen. Neben vielen Einzelstücken, Umbauten oder auch umgespurten Waggons, gab und gibt es 3-achsige Fahrzeuge. Auf diesem Fahrgestell wurden verschiedene Aufbauten für den täglichen Einsatz aufgebaut. Damit sie die teils engen Radien der Strecken bewältigen konnten, war die Mittelachse verschiebbar konstruiert. Drei wichtige Bauformen setzten wir ins Modell um: Den geschlossenen Aufbau, einen offenen Güterwagen mit einer Bordwandhöhe von ca. einem Meter und ein Niederbordwagen. Die Vorbilder waren von Epoche I bis zu heutigen Museumsbahnen im Einsatz. Wir werden diese passend zu unseren Triebfahrzeugen in den jeweiligen Varianten produzieren.

Die KM1 Direkt und Direkt Plus Kundenkarte

Wir belohnen unsere Direktkunden für Ihre Treue. Dabei haben Sie die Wahl zwischen zwei verschiedenen Bonuspunkte-Systemen. Die Kundenkarten kann jeder beantragen, der eine Kundennummer bei uns hat oder einen Erstauftrag platziert. Dennoch gibt es einige Unterschiede in Preis und Leistung von KM1 Direkt und KM1 Direkt Plus:



- Kostenlos für jeden Kunden, der bereits in der Vergangenheit bei uns bestellt hat oder einen Erstauftrag platziert
- 3 % Bonuspunkte Rabatt auf den Netto-Jahresumsatz ab dem Beantragungstag
- Der Bonuspunkte Rabatt wird am Ende eines Kalenderjahres summiert und in Form einer Gutschrift im Folgejahr erstellt. Eine Auszahlung der Gutschrift ist nicht möglich. Die Gutschrift kann nur auf einen Einkauf oder eine offene Rechnung angerechnet werden
- Nicht genutzte Bonuspunkte verfallen zum Ende des Kalenderjahres
- Kostenlose Zusendung eines Exemplars unseres Hauptkatalogs
- 1 Tasse Kaffee gratis beim Besuch unserer Ausstellung bzw. unseres Shops in Lauingen
- Exklusive Sonderangebote
- Persönliche Einladung zu unserer jährlichen Hausmesse und anderen Veranstaltungen
- Exklusive Seminarangebote
- Gratis Eintritt zu speziellen Fahrtagen im E-Park Lauingen

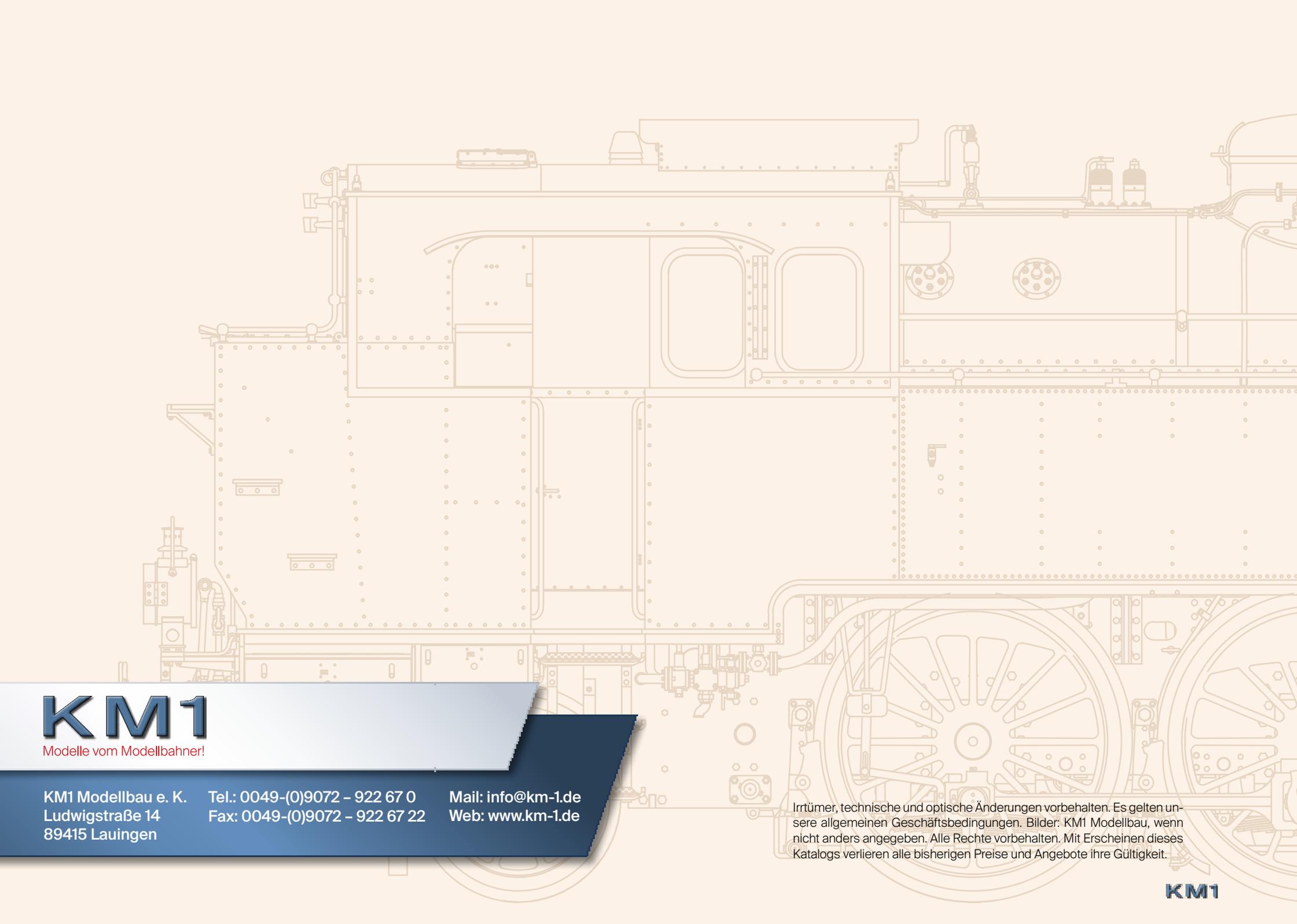


- 50,- € Jahresbeitrag, fällig ab Beitrittsdatum bzw. nach Rechnungsstellung. Die Mitgliedschaft verlängert sich um ein weiteres Jahr, sofern diese bis zum 31.12. des laufenden Kalenderjahres nicht gekündigt wird. Die Kündigung kann beiderseits erfolgen
- 4 % Bonuspunkte Rabatt auf den Netto-Jahresumsatz (ausgenommen Rechnung Kundenkarte) ab dem Beantragungsjahr
- Plus 1 % Zusatzbonus bei einem Brutto-Jahresumsatz von 6.000,- €
- Der Bonuspunkte Rabatt wird am Ende eines Kalenderjahres summiert und in Form einer Gutschrift im Folgejahr erstellt. Eine Auszahlung der Gutschrift ist nicht möglich. Die Gutschrift kann nur auf einen Einkauf oder eine offene Rechnung angerechnet werden
- Nicht genutzte Bonuspunkte verfallen zum Ende des Kalenderjahres
- 2 Jahre Werksgarantie auf Lokomotiven und rollendes Material
- Kostenlose Zusendung eines Exemplars unseres Hauptkatalogs
- 1 Tasse Kaffee gratis beim Besuch unserer Ausstellung bzw. unseres Shops in Lauingen
- Exklusive Sonderangebote
- Exklusive Sondermodelle
- Persönliche Einladung zu unserer jährlichen Hausmesse mit kostenloser Verköstigung in unserem Café
- Exklusive Seminarangebote
- Gratis Eintritt zu speziellen Fahrtagen im E-Park Lauingen
- Ermäßigter Eintritt beim Besuch des E-Parks Lauingen für Sie und Ihre Familie

Allgemeine Bedingungen:

Beantragen kann eine Kundenkarte jeder, der bereits eine Kundennummer bei KM1 Modellbau e. K. hat oder eine erste Direktbestellung vornimmt. Die Konditionen dieser Karten gelten nur für Einkäufe, die direkt bei KM1 Modellbau e. K. getätigt werden, sind nicht an Dritte übertragbar und können auch nicht über den Fachhandel abgewickelt werden. Die erreichten Bonuspunkte werden am Ende eines Kalenderjahres summiert und in Form einer Gutschrift im Folgejahr erstellt. Eine Auszahlung der Gutschrift ist nicht möglich. Die Gutschrift kann nur auf einen Einkauf oder eine offene Rechnung angerechnet werden. Ausschlaggebend ist dabei immer die auf der Rechnung oder dem Zahlungsbeleg vermerkte Kundennummer. Barbelege von Messen werden von uns automatisch erfasst, wenn bei der Zahlung vor Ort die Kundenkarte vorgelegt wird. Die Bonuspunkte können bei künftigen Zahlungen gegenüber KM1 Modellbau e. K. genutzt und angerechnet werden. Nicht genutzte Bonuspunkte verfallen zum Ende des Kalenderjahres. Kündigt der Kunde seine Kundenkarte ausdrücklich und auf eigenen Wunsch, ohne zuvor das Guthaben zu nutzen, verfallen die Bonuspunkte. Die KM1 Direkt Plus Kundenkarte wird jährlich neu ausgestellt und gilt nur, wenn der Jahresbeitrag in festgelegter Höhe beglichen ist. Sie ist zur Kennzeichnung mit dem jeweiligen Kalenderjahr bedruckt. Ein einmal erreichter Zusatzbonus von + 1 % erlischt zum Ende jeden Jahres und kann nur durch erneutes Erreichen der gesetzten Umsatzschwelle für Zahlungen des laufenden Jahres gewährt werden. Durch den Besitz und dem Beitritt zu unserem Direktkundenprogramm entsteht kein Recht auf Belieferung, dies gilt insbesondere für Sonderangebote und Sondermodelle. Die Kundenkarte kann vom Kunden oder KM1 Modellbau e. K. ohne Frist gekündigt werden. Bereits geschlossene oder künftige Kaufverträge und Bestellungen bleiben davon grundsätzlich unberührt. Besteht zum Zeitpunkt der Rechnungsstellung kein Vertragsverhältnis mehr, werden auch keine Bonuspunkte gewährt. Dies gilt insbesondere für Vorbestellungen, die zuvor getätigt wurden. Ausschlaggebend für die Gewährung von Bonuspunkten ist demnach immer der Zeitpunkt der Bezahlung der Rechnung. Die Kundenkarte ist eine freiwillige Leistung der Firma KM1 Modellbau e. K., es entstehen daraus weder weitere Rechte noch Pflichten der Vertragspartner. Das Anmeldeformular finden Sie auf unserer Homepage.





KM1

Modelle vom Modellbahner!

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
Web: www.km-1.de

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