



KM1

Modelle vom Modellbahner!

Spur 0 / 1:45

Neuheiten I/2021

Die Summe vieler Details: Gesamteindruck.



Liebe Kunden, liebe Modellbahner,

die vergangene Zeit hat uns alle über- rascht und vor mancherlei neue Her- ausforderungen gestellt. Undenkbares trat ein. Vieles warf neue Fragen auf, erstaunliche Entwicklungen waren am Markt zu beobachten und ohne Zweifel ist der anspruchsvolle Modellbau heute wieder ein wichtiger Freizeitfaktor für uns alle geworden. "Ein Leckerli tut immer gut..." - das gilt nicht nur für unsere Vierbeiner. Sich etwas zu gönnen, die Möglichkeiten sich selbst zu beschäf- tigen, gemeinsam mit der Familie in der Materie zu versinken, die Aussicht nach eigenen Wünschen etwas erschaffen zu können, zu gestalten und dies zu teilen, oder schlichtweg eine schöne Möglich- keit zum Abschalten zu nutzen: All dies gewann wieder an Bedeutung. Unser schönes Hobby Eisenbahn-Modellbau vermittelt dabei besondere Werte! Der Umgang mit hochwertigen Modellen, die Umsetzung der eigenen Vorstellung in konkrete Realität, das Arbeiten mit verschiedenen Materialien und Techni- ken und nicht zuletzt Geduld und Aus- dauer, werden gefordert und geschult.

Dabei wird ein Faktor immer wichtiger: Die nachhaltige Wertbeständigkeit von Modellen. Dies ist nicht nur ein Slogan von uns, sondern erlebbare Wirklichkeit für viele unserer Kunden geworden. Sie wenden teils enorme finanzielle Mittel auf, um das Hobby zu betreiben. Wie schade wäre es, wenn Sie nach einiger Zeit entdecken müssten, dass diese In- vestitionen wertlos wären? Genau dort sehe ich auch einen unserer wichtig- sten Schwerpunkte. Wir wollen, dass Sie zufrieden bleiben und sich beim

Gedanken an die Zukunft entspannt zurücklehnen können - denn Sie wis- sen KM1 bei Ihrem Hobby hinter sich. Unsere Modelle vermitteln Solidität, Zuverlässigkeit und greifbare Qualität ebenso wie Emotionen und die Lust an Detail und Funktion. Dass dies nicht nur für den ersten Impuls gilt, sondern vor allem dauerhaft zutrifft, kann nur durch vorausschauende Planung und eine konstant verfolgte Modellbau-Philoso- phie erreicht werden. Zuverlässiger und fachkundiger Service ist dabei ebenso wichtig, wie die Verfügbarkeit von Er- satzteilen, Praxiserfahrung oder dem schlichten Interesse daran, dass Sie weiterhin Freude an unseren Modellen haben können.

Blicken wir nun auf das vergangene Jahr zurück, erlebten diese Werte auch im Modellbau eine besondere Renais- sance. Es ist schon richtig, dass uns aktuell auch andere Themen weiterhin beschäftigen, dass die anhaltenden Belastungen durch den weiteren Ver- lauf der Pandemie groß sind. Auch werden wir aufgrund unterschiedlich- ster Faktoren weiterhin erleben, dass manches entgegen unserer Erwartung länger dauert als geplant. Doch genau an dieser Stelle wollen wir mit Ihnen ver- trauensvoll in die Zukunft blicken.

Mich persönlich wundern manche Vorgänge am Markt doch sehr, man gewinnt den Eindruck, dass hier immer weniger fachlich fundierte und seriöse Gedanken bewegt werden. Schließlich mussten wir gemeinsam im Jahr 2020 viele Überraschungen hinnehmen, nicht alle waren guter Natur oder von positiven Impulsen

geleitet. Dennoch lassen wir uns nicht vom Kurs abbringen. Der "Vision" folgt die "Mission" - wir stecken mitten darin. Eine konsequente Umsetzung von konkreten Vorstellungen können Sie bei KM1 voraussetzen. Dass nicht Zeit- oder Gewinnoptimierung dabei im Vordergrund stehen, werden Sie erleben können. Die Modelloptimierung und Modellreife hat immer oberste Priorität. Das ist Teil der KM1-Vision und wir sind dankbar sagen zu dürfen, dass wir uns dies gerne für Sie leisten!

Doch zum Gesamtbild gehört noch wesentlich mehr. Inzwischen verlieren etablierte Messen an Bedeutung und die Versorgung mit Informationen und Inhalten hat sich grundlegend gewandelt. Letzten Dezember haben wir die erste "Digitale Hausmesse" abgehalten und konnten auch auf diesem Gebiet zum Vorreiter werden. Dass inzwischen auch Mitbewerber und andere Kollegen aus der Branche dieses Format aufgreifen, zeigt uns, dass wir dem richtigen Impuls gefolgt sind. Auch Ihre persönlichen Rückmeldungen zur "Digitalen Hausmesse 2020" haben uns sehr gefreut und ebenso motiviert, diesen Kanal weiter zu bedienen. Unter dem Label "KM1-TV" wird es auch dieses Jahr viel Interessantes und vor allem jederzeit abrufbare Inhalte geben. Insbesondere in dieser Zeit mit anhaltenden Kontaktbeschränkungen ist es doch ein schöner Weg, in Kontakt zu bleiben.

Daher sehen Sie wohl auch diesen Ka- talog überwiegend in digitaler Form. Nicht nur im Sinne der Schonung un- serer natürlichen Ressourcen, sondern



Auch KM1 Diensthund "Maxima" ist über- zeugt: "Ein Leckerli tut immer gut!"

auch in Ermangelung der sonst übli- chen Möglichkeit, Ihnen diesen persönl- ich übergeben zu können, haben wir uns zu diesem Schritt entschlossen. Wenige gedruckte Exemplare werden in unserem Shop verfügbar sein, doch verzichten wir auf die bisher übliche Streuung in Druckform.

Auch künftig wird unser Slogan zum Ausdruck bringen, was mich persönlich und die Firma KM1 antreibt:

Modelle vom Modellbahner!
In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Freude bei unserem schönen Hobby und verbleibe mit herzlichen Grüßen!

Ihr Andreas R. Krug

Baureihe 193 - „Vectron“

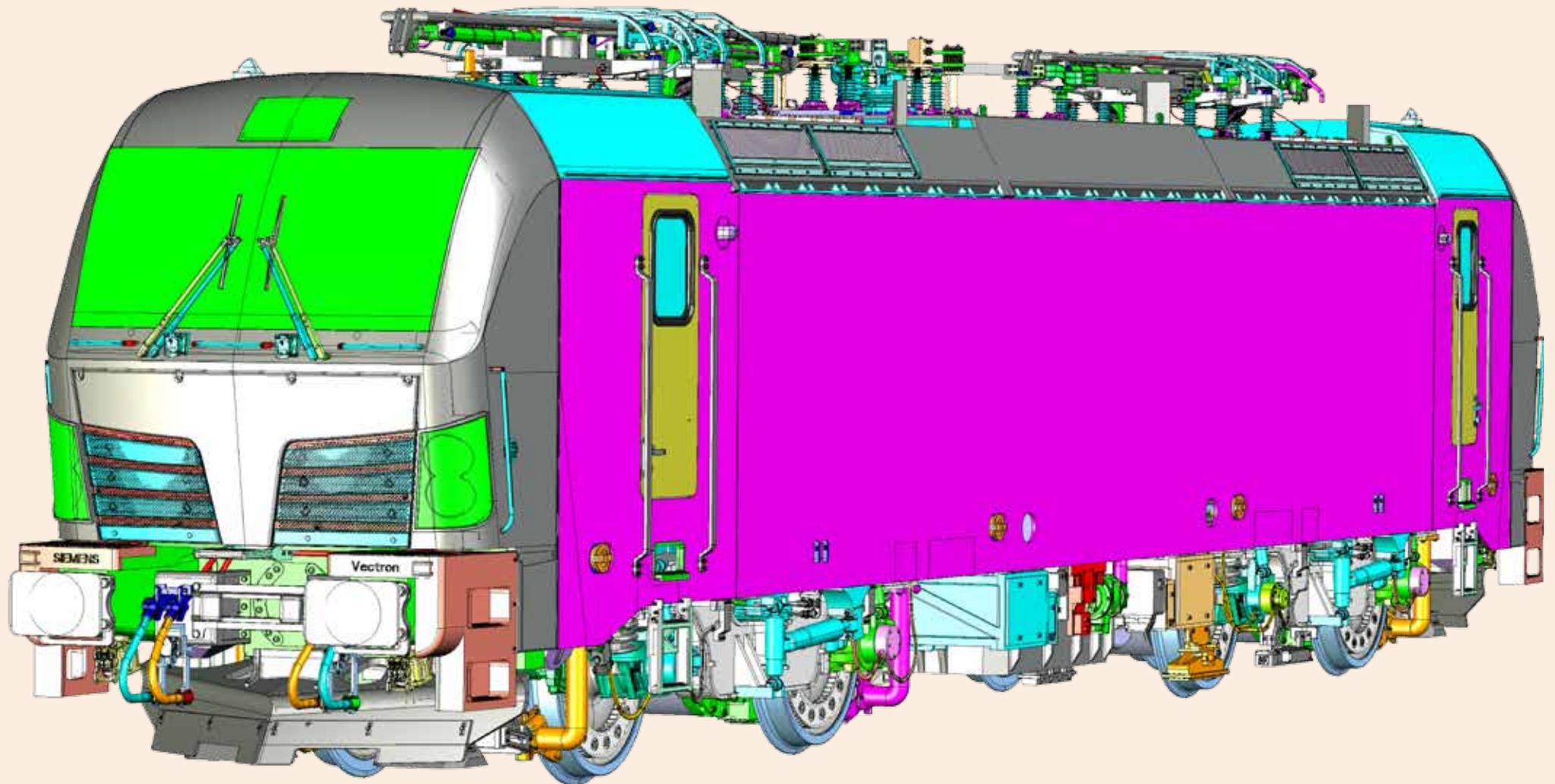


Bild: KM1 3D Konstruktion, November 2020

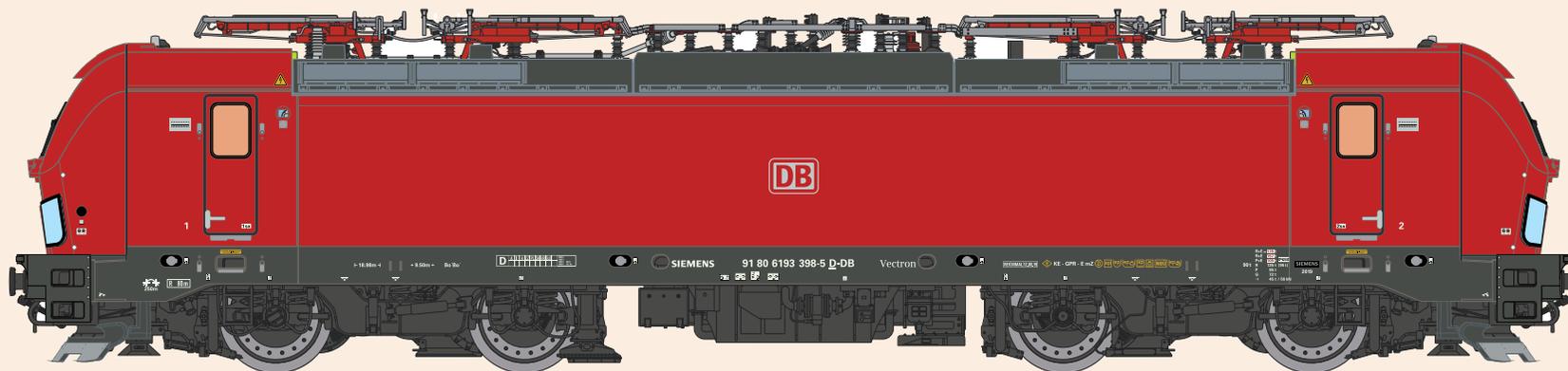
Vorbild: Der Vectron ist eine Universallokomotive, die mittlerweile in vielen Ländern Europas anzutreffen ist. Wurde der Vectron ursprünglich eher von privaten Unternehmen geordert, so konnte Siemens in letzter Zeit auch größere Aufträge der staatlichen Eisenbahnen in Deutschland, der Schweiz und in Österreich verbuchen. Inzwischen sind auf Europas Gleisen über 1000 dieser Maschinen in unterschiedlichsten Varianten unterwegs. Der Vectron ist in Gleichstrom-, Wechselstrom-, oder Mehrsystemausführung erhältlich. Diese formschöne Maschine wird von KM1 zunächst in 12 unterschiedlichen Varianten erscheinen. Je nach Vorbild werden alle Dachausrüstungen auch ins Modell umgesetzt. Doch nicht nur die Dachkonfigurationen werden am Modell entsprechend berücksichtigt, auch der Unterboden ist eine Augenweide. Aufgrund der Mehrsystemfähigkeit des Vectron befinden sich unter der Lok unterschiedliche Zugsicherungssysteme. Diese werden je nach Variante und Land entsprechend ausgeführt. Der Vectron ist das erste moderne und länderübergreifende Projekt von KM1. Durch die Vielfalt der Versionen und die Fertigung in Ganzmetall-Gemischtbauweise, ist der Einstieg in die moderne Bahn gleichermaßen attraktiv wie erschwinglich.

Modell: Präzisionsmodell aus Zink-Druckguß, Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Multiprotokoll Digitaldecoder mit HIFI Sound, Breitbandlautsprecher, vorbildgerecht digital steuerbare Stromabnehmer in AC, DC oder MS Version, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, rote Zugschlußbeleuchtung einzeln schaltbar, Fernlichtfunktion, Warmlicht LED's, robuster kugelgelagerter Antrieb und Getriebe auf alle Achsen, Achsen kugelgelagert und gefedert, wartungs- und geräuschfreie Stromabnahme über Achslager, Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, zu öffnende Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig lackierter Führerstand, eingebaute Lokführerfigur, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen nach NEM 365, optional digital fernsteuerbare Kupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 910 mm, LÜP 42,2 cm, Gewicht 4 kg

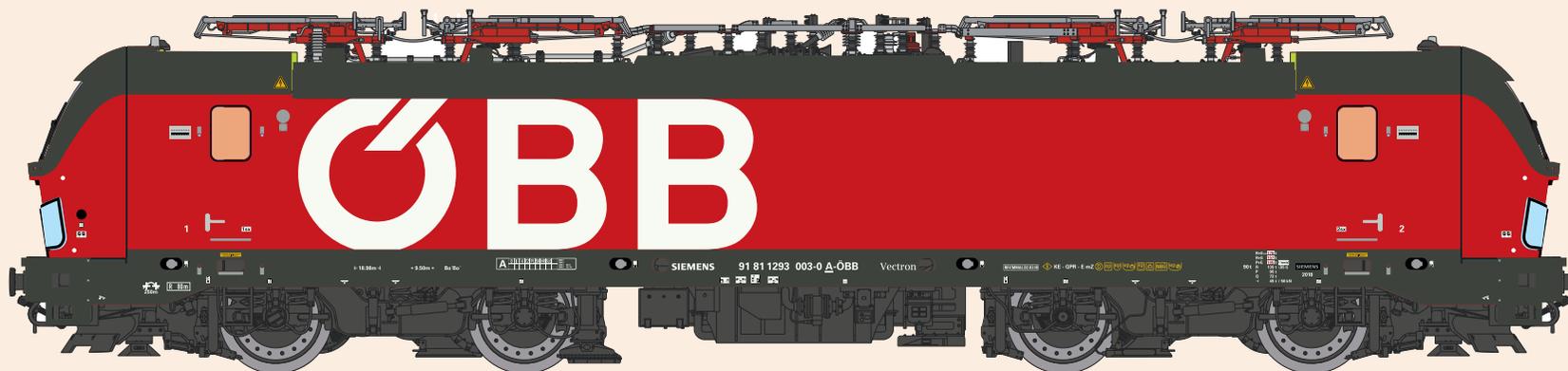
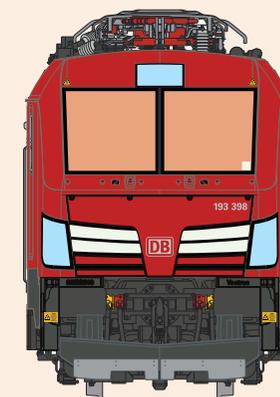
Erhältlich in 13 verschiedenen Varianten Art. Nr. 169301 bis 169312, siehe aktuelle Preisliste.



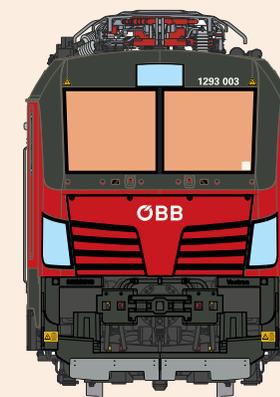
Bild: KM1 3D Konstruktion, November 2020



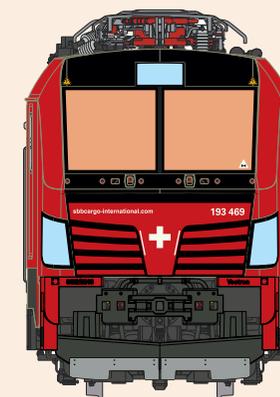
Art.Nr. 169301, DB



Art.Nr. 169302, ÖBB



Art.Nr. 169303, SBB Alpenpiercer "Simplon"



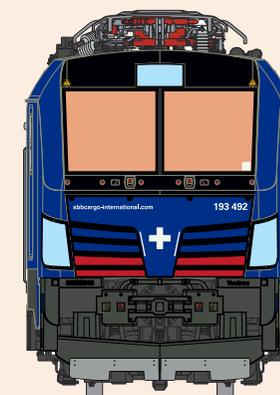
Bilder und Grafiken: Modelleisenbahn GmbH / KM1 Design



Art.Nr. 169304, SBB Nightpiercer 2 "Donau" - Limitierte Edition



Art.Nr. 169304A, SBB Nightpiercer "Rhein" - Limitierte Edition

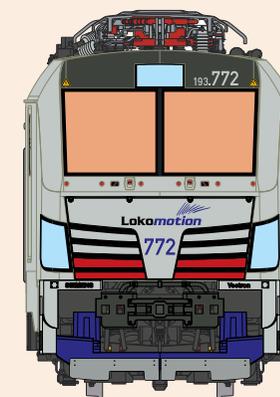
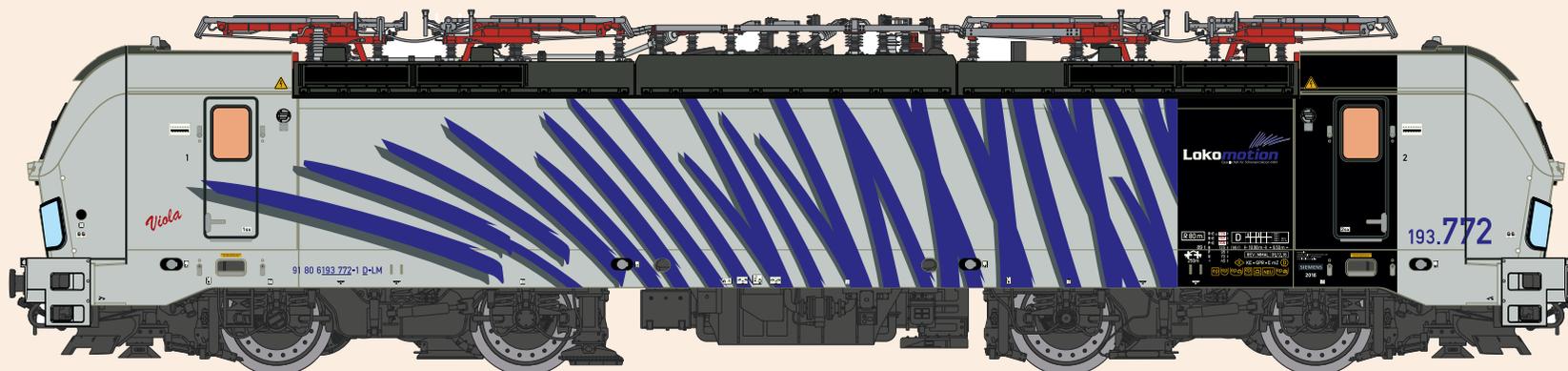


Art.Nr. 169305, SBB Hollandpiercer "Rotterdam" - Limitierte Edition

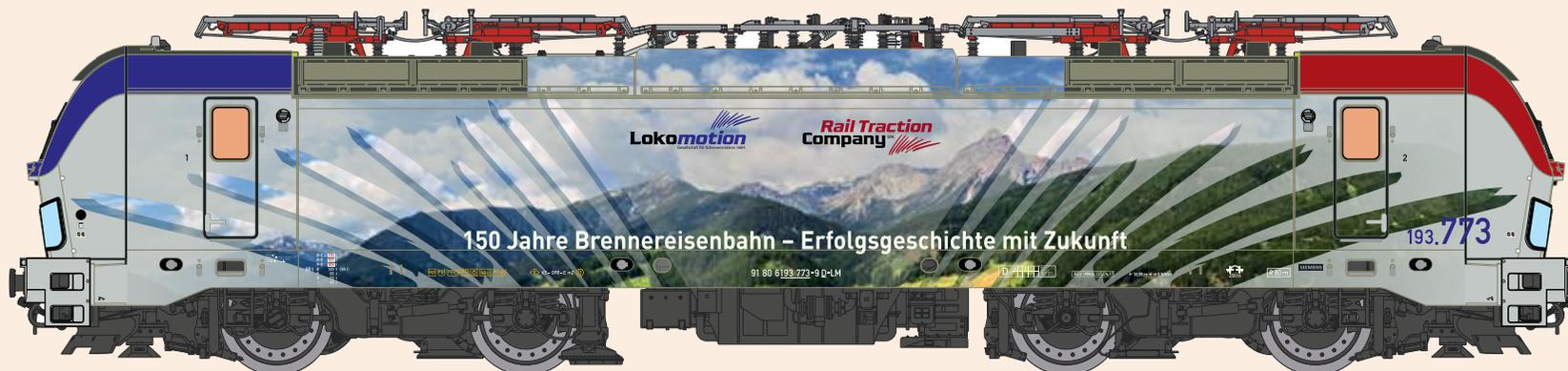




Art.Nr. 169306, BLS Cargo "The Alpinists" - Limitierte Edition



Art.Nr. 169307, Lokomotion "Viola", Zebra blau

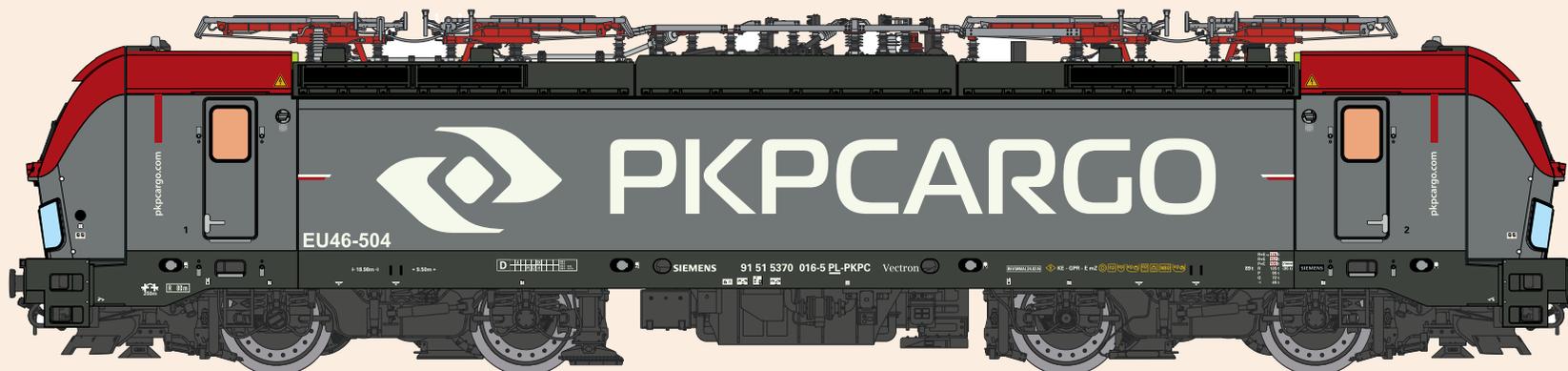


Art.Nr. 169308, Lokomotion "150 Jahre Brenner Eisenbahn" - Limitierte Edition

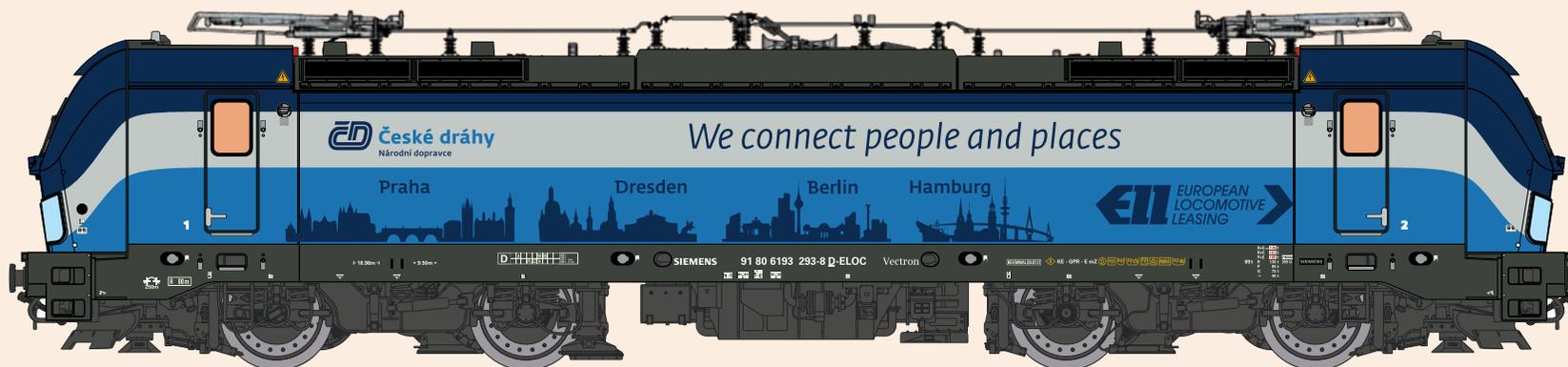
Bilder und Grafiken: Modelleisenbahn GmbH / KM1 Design



Art.Nr. 169309, Hectorrail, 1000. Vectron-Lokomotive



Art.Nr. 169310, PKP Cargo - "Limitierte Edition"



Art.Nr. 169311, CD "Frantisek" - Limitierte Edition



Art.Nr. 169312, MRCE "Connecting Europe" - Limitierte Edition



Die Dachausrüstung des Vectron ist nicht nur reichhaltig, sondern vor allem sehr unterschiedlich. Je nach Länderzulassung ist das Dach mit anderen Stromabnehmern, Antennen, Leitungen, Isolatoren und Aggregaten bestückt. Trotz des günstigen Preises der Classic Edition, werden wir die wichtigsten Unterschiede im Modell passend zum Original realisieren. Vectron ist also nicht gleich Vectron - in der Tat ist jede Version unterschiedlich, nicht nur in der Lackierung des Gehäuses! Die Tendenz geht also zweifellos zum "Zweit-Vectron".

Übrigens: Der komplette Aufbau ist aus Messing, nur Fahrwerk und Chassis sind aus Zink-Druckguss gefertigt.

*Bild: Handmuster KM1 Vectron der DB
1/32, Stand November 2020.*



Baureihe 03¹⁰



Foto: Eisenbahnstiftung, 03 1056 mit Neubaukessel und Klappen am Kohlekasten

Vorbild: Als Weiterentwicklung der O3 entstand ab 1939 die Baureihe O310. 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 Neubautendern ausgestattet. Dennoch wurden alle O3.10 der DB bis September 1966 ausgemustert und verschrottet. Bei der DR wurden die Loks aufwendig rekonstruiert, einschließlich neuer Kessel. Auch die O3 1010 erhielt im Februar 1959 einen Neubaukessel, sie war eine von zwei Maschinen, die mit Oberflächenwärmer ausgestattet wurden. 1965 erfolgte bei ihr der Umbau auf eine Ölhauptfeuerung, sie war damit eine der leistungsfähigsten Maschinen dieser Zeit. Im Jahr 1967 erfolgte im RAW Meiningen dann schon der Rückbau auf Kohlefeuerung. Die O3.10 wurden im hochwertigen Schnellverkehr eingesetzt und waren bis Ende der 70er Jahre im Einsatz. Nur die Lok O3 1010 der DR wurde betriebsfähig erhalten. Sie ist von vielen Sonderfahrten und Veranstaltungen bestens als letzte betriebsfähige Lokomotive ihrer Gattung bekannt und beliebt.

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungs-Digitaldecoder mit HDKM-16 Soundmodul, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit dynamischer Dampfpeife und unabhängigem Zylinderdampf, einfaches Füllen über Schornstein, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Triebwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung mit nachgebildetem Glutbett und servomotorisch öffnender Feuerbüchsentüre, 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, nachgebildetes Innentriebwerk, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, echte gebrochene Steinkohle, feinste nachgebildete Schmierleitungen, flexible und kuppelbare Bremsschläuche, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen NEM 365, optional digital fernsteuerbare Kupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 910 mm, LüP ca. 53,2 cm, Gewicht ca. 4,5 kg

Erhältlich in 11 verschiedenen Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 160321 bis 160331, optional digital fernsteuerbare Kupplungen Art.-Nr. 160332

Das Modell passt auch ideal zu unseren D36 Schnellzugwagen, auch in der blauer F-Zug Lackierung!

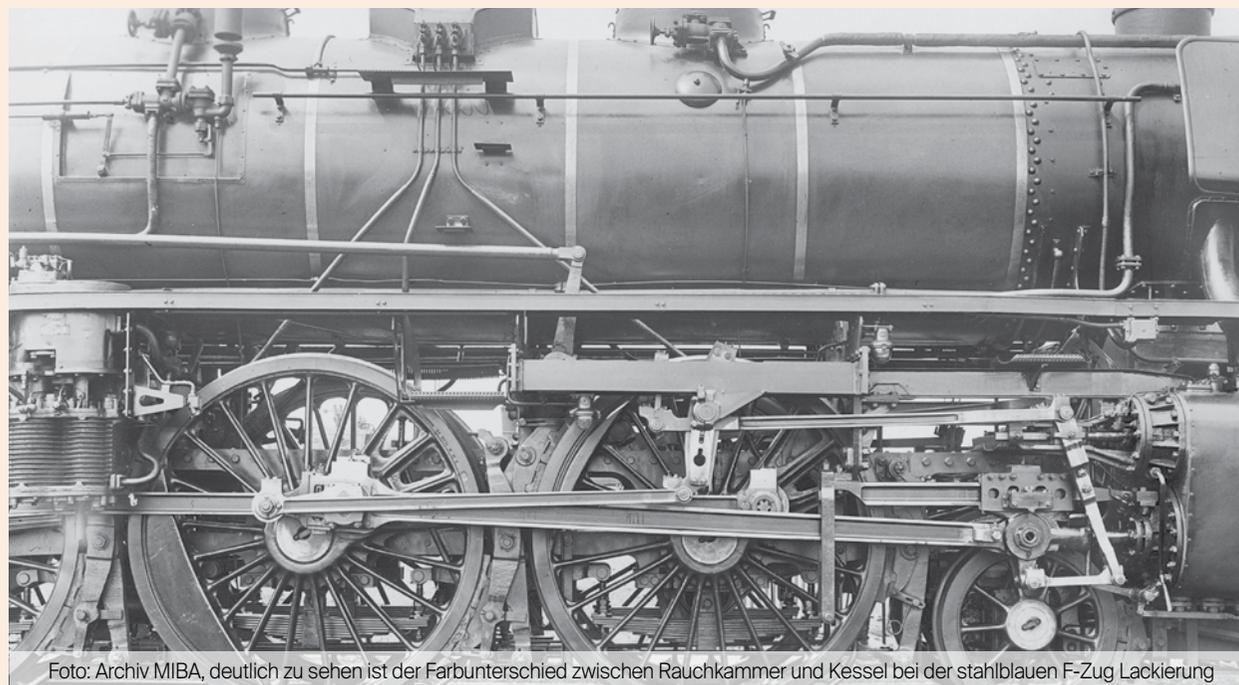


Foto: Archiv MIBA, deutlich zu sehen ist der Farbunterschied zwischen Rauchkammer und Kessel bei der stahlblauen F-Zug Lackierung



Bild: Eisenbahnstiftung, Museumslok 03 1010 DR Neubaukessel



Bild: Eisenbahnstiftung, Lok 03 1011 mit Altbaukessel und silbernen Kesselringen

Baureihe 70^o / bay. Pt 2/3



Bild: KM1 Modell 1/32 aus 2017, Ep. III DB

Vorbild: 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 beim „Bayerischen Localbahnverein“ erhalten und erfreut sich großer Beliebtheit.

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungsdecoder mit HiFi Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke neuester Generation, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, zu öffnende Feuerbüchsentür, realistisch nachgebildetes Glutbett, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, rote Zugschlußbeleuchtung schaltbar, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen NEM 365, optional digital fernsteuerbare Funktionskupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 910 mm, LüP ca. 20,4 cm, Gewicht ca. 1,7 kg.

Erhältlich in 8 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 167020 bis 167027. Fernsteuerbare Kupplungen Art.-Nr. 167028



Abbildung zeigt Modell 1/32 aus 2017 mit geschlossenem Kohlekastenaufsatz, Ep. III DB



Länderbahnausführung ohne Kohletrichter, mit Durchgangstüre.

Ausführung der DRG mit Kohletrichter vor Durchgangstüre.



Viele bewegliche Teile, wie zu öffnende Kohlekastendeckel



Zu öffnende Dachbelüftung und Sandkastendeckel



Die Wasserkastendeckel können geöffnet werden



Filigrane Details vom Fahrwerk bis ins Führerhaus

Lokalbahn - Idylle.



*Machen Sie
gerne eine Szene.*





UEF

75 1118

1755

Max. Vel.	75
Gr. Vel.	45
Power	1800
Water	4.5

Baureihe 75^{4, 10-11}



Vorbild: 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

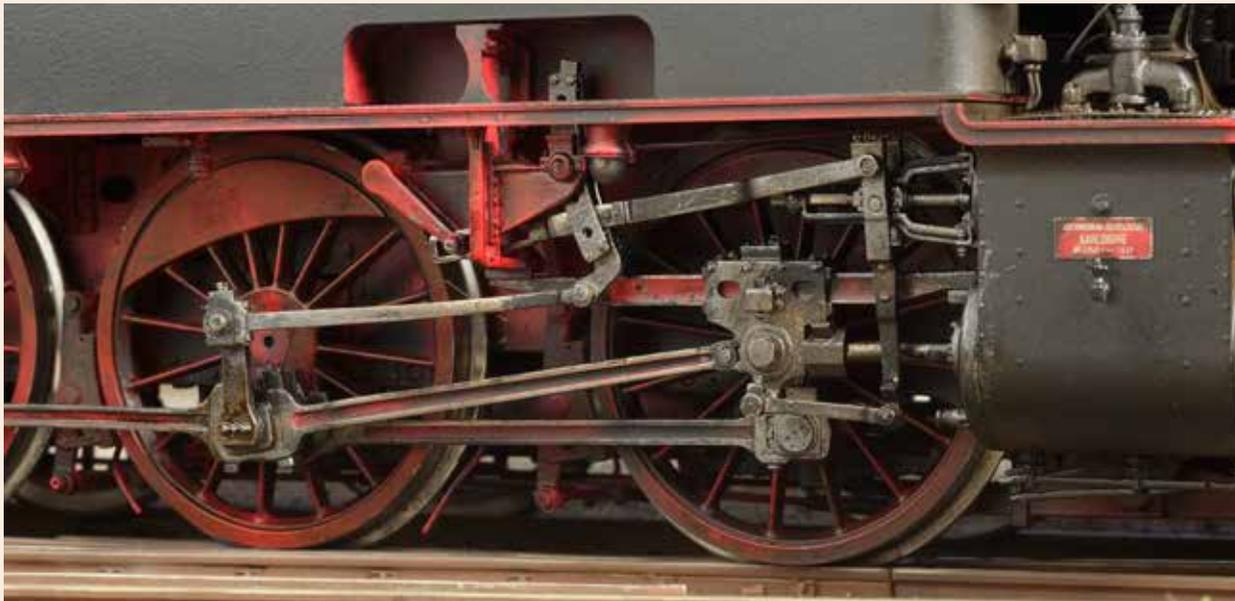
und 1921 als Gattung VIc Reihe 1 bis Reihe 9 in Dienst gestellt. Bis auf die zwei Bauserien der Reihen 5 und 7 mit zusammen 23 Fahrzeugen, die von der Fa. Arnold Jung gebaut wurden, wurden alle Maschinen in der heimischen Lokomotivfabrik gefertigt. Die VIc hatte zudem eine Zulassung auf 90 km/h Höchstgeschwindigkeit. 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 Höchstgeschwin-

digkeit 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 reihte 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 DGEG-Museum Neustadt/Weinstraße ab- bzw. 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, Hochleistungsmotor, Hochleistungsdecoder mit HiFi Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, Räder mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, Führerhaustüren, 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 Funktionskupplungen nach NEM 365, optional digital steuerbare Funktionskupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 910 mm, LüP ca. 28,2 cm, Gewicht ca. 2,5 kg.

Erhältlich in 8 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 167501 bis 167508, digital fernsteuerbare Kupplungen Art.-Nr. 167509





Baureihe 85



Vorbild: Die DRG bestellte 1931 bei Henschel 10 Lokomotiven der Baureihe 85. Sie war besonders für das Höllental hervorragend geeignet, denn die Lok konnte mit einer Leistung von 1500 Psi und einem Gewicht von 180 t eine Steigung von 55 Promille mit 23 km/h bewältigen! Triebwerk und Fahrwerk wurden von der Baureihe 44 verwendet, der Kessel stammt von der Baureihe 62. Vorgesehen waren die Maschinen für den schweren Reisezug- und Güterzugdienst, sie beförderten ebenso Touropa und Scharnow Reisezüge. Im Februar 1933 waren alle 10 Lokomotiven geliefert. Nach einer speziellen Schulung des Personals kamen die 85er sofort zum Einsatz. Der gesamte Fahrbetrieb wurde von nun an auf Reibungsbetrieb mit der BR 85 umgestellt. Einige wurden mit einer Riggerbach-Gegendruckbremse ausgestattet. Nach 46 Jahren Betriebszeit endete im Oktober 1933 der Fahrbetrieb mit Zahnrad-Lokomotiven. Noch heute ist die 85 007 dieser beeindruckend mächtigen Maschinen als Museumslok im Bw Freiburg erhalten.

Erhältlich in 7 Versionen von Epoche II bis Museum, siehe Preisliste Art.-Nr. 168501 bis 168507, digital fernsteuerbare Kupplungen Art.-Nr. 168508

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungsdecoder mit HiFi Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, Räder mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, nachgebildetes Innentriebwerk, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, Führerhaustüren, 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 Funktionskupplungen nach NEM 365, optional digital steuerbare Kupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 910 mm, LÜP ca. 36,2 cm, Gewicht ca. 2,9 kg.

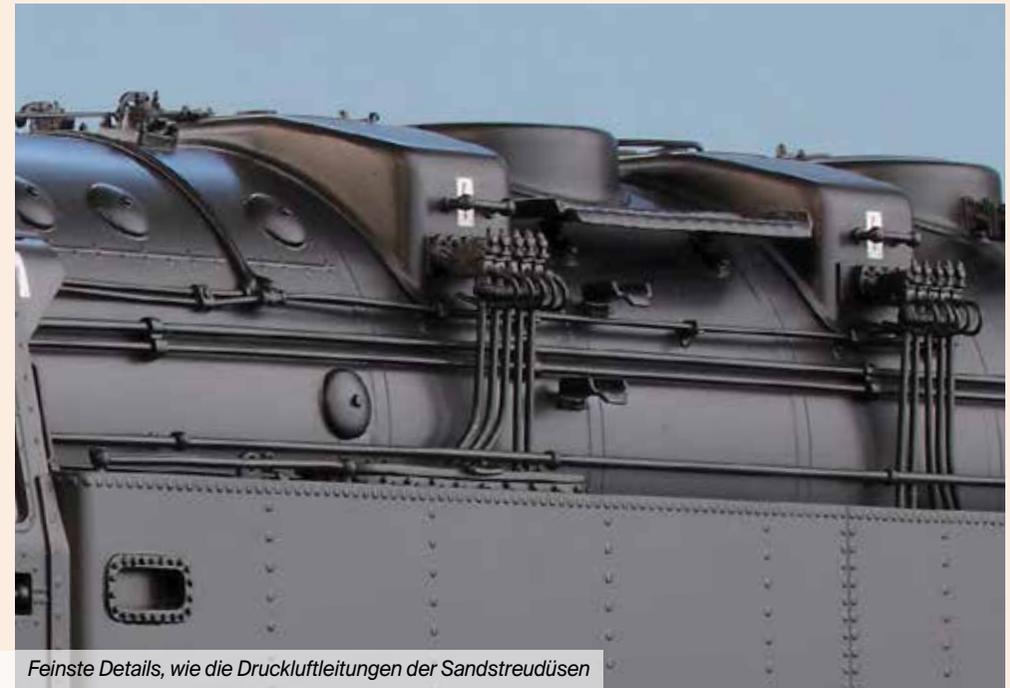


Model KM1 1/32, DRG Ep.II





Das Drillingtriebwerk mit Details wie Schmierleitungen



Feinste Details, wie die Druckluftleitungen der Sandstreudivsen



Feine, vorbildgerechte Räder und Steuerung



Der Führerstand lässt keine Wünsche offen.

Baureihe 91/ pr. T9.3

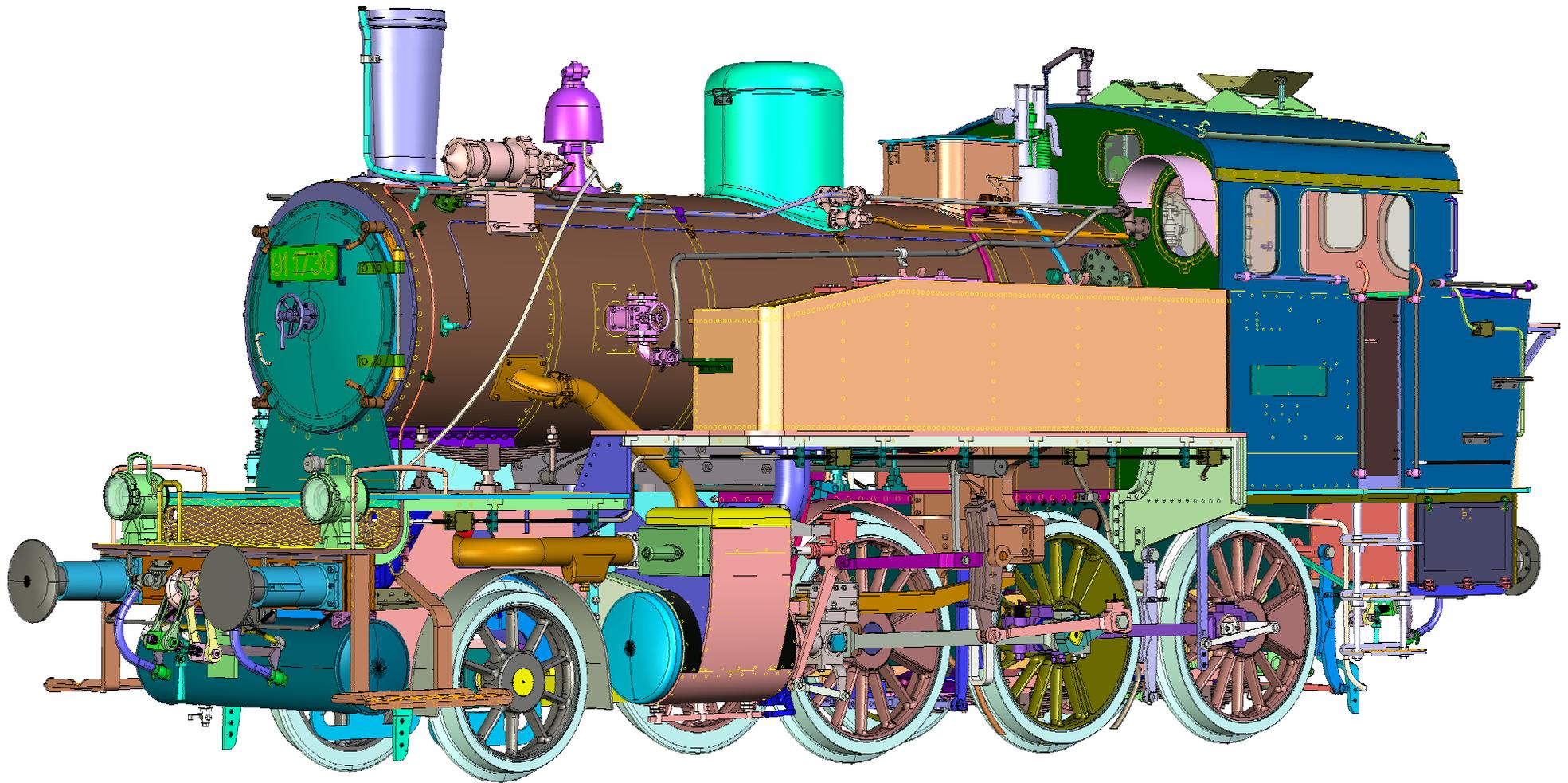
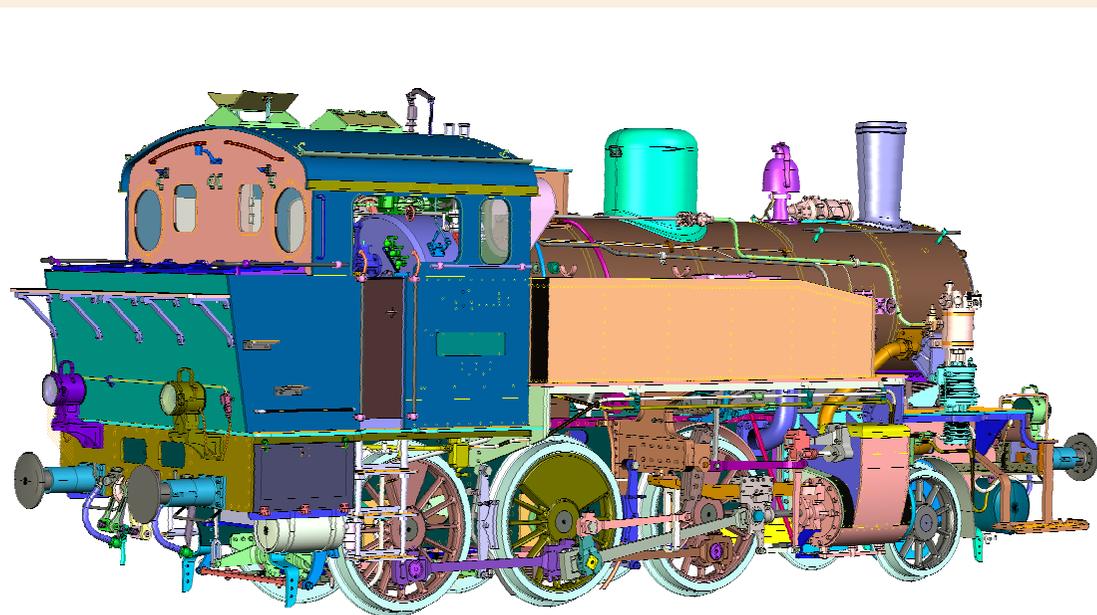


Bild: KM1 3D Konstruktion Stand Januar 2021. Noch nicht fertig, aber schon weit fortgeschritten.

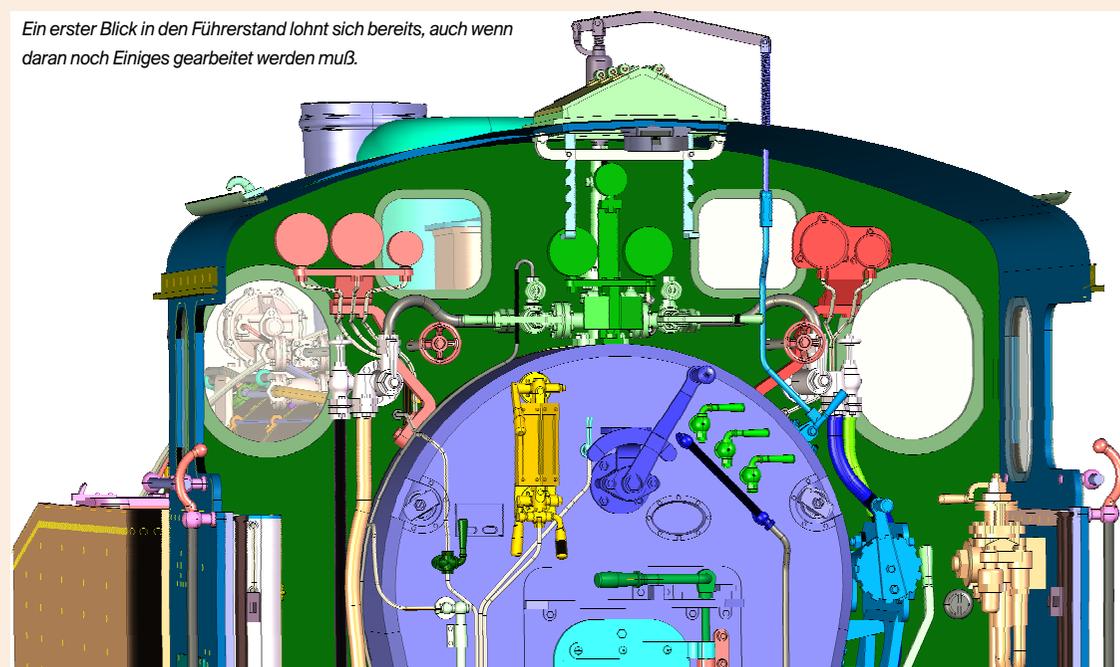
Vorbild: Die T 9.3 der Preußischen Staatseisenbahnen waren vielleicht mit die populärsten Vertreter von Tenderlokomotiven, die sowohl im Personenzug- wie auch im Güterzugverkehr eingesetzt wurden. Insgesamt wurden 2060 Lokomotiven dieses Typs gebaut. Unter anderem hatte auch die Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn 10 Exemplare dieses Typs angeschafft, ebenso andere Bahnverwaltungen und Privatbahnen. Die Lokomotiven der Gattung T 9.3 wurden ab 1925 von der Deutschen Reichsbahn als Baureihe 91.³⁻¹⁸ eingereiht. Sie ist eine weiterentwickelte T 9.2 und erhielt statt einer Adamsachse nun ein Krauss-Helmholtz-Gestell an der Vorderachse. Damit konnte die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h, später sogar 65 km/h erhöht werden. Die Reichsbahn übernahm mehr als 1500 Maschinen dieser Gattung. Als unsiverselle Lok auf Haupt- und Nebenbahen für Personen- und Güterzüge war die Baureihe 91.³⁻¹⁸ nahezu überall präsent. Die Ausmusterung begann ab 1945 und endete bei der DR Ost im Jahre 1971. Bei der DB wurde die letzte Maschine im Jahr 1964 ausgemustert. In Deutschland blieben die 91 319 in Münster, die 91 896 in Dresden und die 91 936 im Deutschen Technikmuseum in Berlin erhalten. Die Museums-Eisenbahn Minden baut eine T 9.3 wieder auf. KM1 realisiert dieses Modell in 8 verschiedenen Varianten.



Bilder: KM1 3D Konstruktion Stand Januar 2021

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungsdecoder mit HiFi Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke neuester Generation mit Zylinderdampf, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, zu öffnende Feuerbüchsentür, realistisch nachgebildetes Glutbett, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, rote Zugschlußbeleuchtung schaltbar, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen NEM 365, optional digital fernsteuerbare Funktionskupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 910 mm, LüP ca. 23,8 cm, Gewicht ca. 2,2 kg.

Ein erster Blick in den Führerstand lohnt sich bereits, auch wenn daran noch Einiges gearbeitet werden muß.



Erhältlich in 8 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 169101 bis 169108. Fernsteuerbare Kupplungen Art.-Nr. 169109

Keine Modelleisenbahn, Eisenbahnmodelle.





65 018

Deutsche
Reichsbahn

Waggon
4-807
Brennstoff

VT 11⁵ -Trans Europ Express



Vorbild: Das Design der 50er Jahre und die Technik der 70er: Beim VT 11⁵/BR 602 von KM1 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 Gasturbintriebkopf 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. KM1 widmet den wichtigsten Versionen dieses Triebzuges ein limitiertes Modell der Extraklasse im Maßstab 1/45 in vier verschiedenen Ausführungen..



Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, zwei Bühler Motoren, beide Triebköpfe angetrieben, zwei Hochleistungs-Digitaldecoder mit HIFI- Sound, integrierte Funktionsdecoder zur Schaltung der Innenbeleuchtung mit Stützkondensatoren für flackerfreien Betrieb, zwei unabhängige Raumentwickler, 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, beflockte Sitze, 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, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Lokführer in Stand 1, Mindestradius 910 mm, LÜP 6-teilig ca. 289 cm, Gewicht ca. 11 kg, einmalige limitierte Sonderserie!

Erhältlich in 4 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 161151 bis 161154. Ergänzungsset mit 3 Zwischenwagen für Alpen-See-Express zur 10-teiligen Garnitur : Art.-Nr. 261154

Vorbildgerecht eng kurzgekuppelt und in einem geschlossenen Erscheinungsbild präsentiert sich der Ganzzug.





V90 - Baureihe 290



Vorbild: Da die V 60 im schweren Rangierdienst überfordert war, fertigte Mak in Zusammenarbeit mit dem BZA München im Jahr 1964 zunächst 20 Maschinen der Baureihe V 90 mit der Achsfolge B'B'. Ab der V 90 021 begann dann 1966 die Serienlieferung dieser schweren Diesellok. Als reine Güterzug- und Rangierlokomotive erhielt die V 90 keine Zugheizung, dafür leistete der 12-Zylinder-Viertakt-Motor beachtliche 1350 PS und lieferte damit mehr als ausreichend Kraft für die anspruchsvollen Aufgaben. Von den ab 1968 als BR 290 eingeordneten Maschinen, wurden insgesamt 408 Exemplare in Dienst gestellt. Ihre robuste Bauweise und ihre Zuverlässigkeit im täglichen Einsatz, machen sie noch heute unentbehrlich für den Güterverkehr auf der Schiene.

Erhältlich in 11 Versionen von Epoche III bis V, siehe Preisliste Art.-Nr. 169020 bis 169030, digital fernsteuerbare Kupplungen NEM 365 Art.-Nr. 169031 oder als RK 900 Art.-Nr. 169032

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Glockenankermotor, Multiprotokoll Decoder mit Energiespeicher und Hifi Sound, Dynamic Smoke Rauchentwickler verschleiß- und geräuscharme Stromaufnahme über Achslager, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, robuster Kardantrieb mit zählendem und kugelgelagertem Getriebe auf alle Achsen, Stromabnahme über alle 8 Räder, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, rote Zugschlußbeleuchtung unabhängig schaltbar, Warmlicht LED's, Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, beweglich federnde Führerhaustüren, angesetzte Griffe und Griffstangen, funktionsfähiger Lüfter, durchbrochene Tritte Lüftergitter, mehrfarbig ausgelegter Führerstand, originalgetreue Schraubkupplungen, austauschbar gegen Funktionskupplungen nach NEM 365, optional digital fernsteuerbare Funktionskupplungen, optional digital fernsteuerbare Finescale Rangierkupplungen (RK 900), vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 910 mm, Gewicht ca. 2,5 kg, LüP ca. 31,8 cm, mit Lokführer.



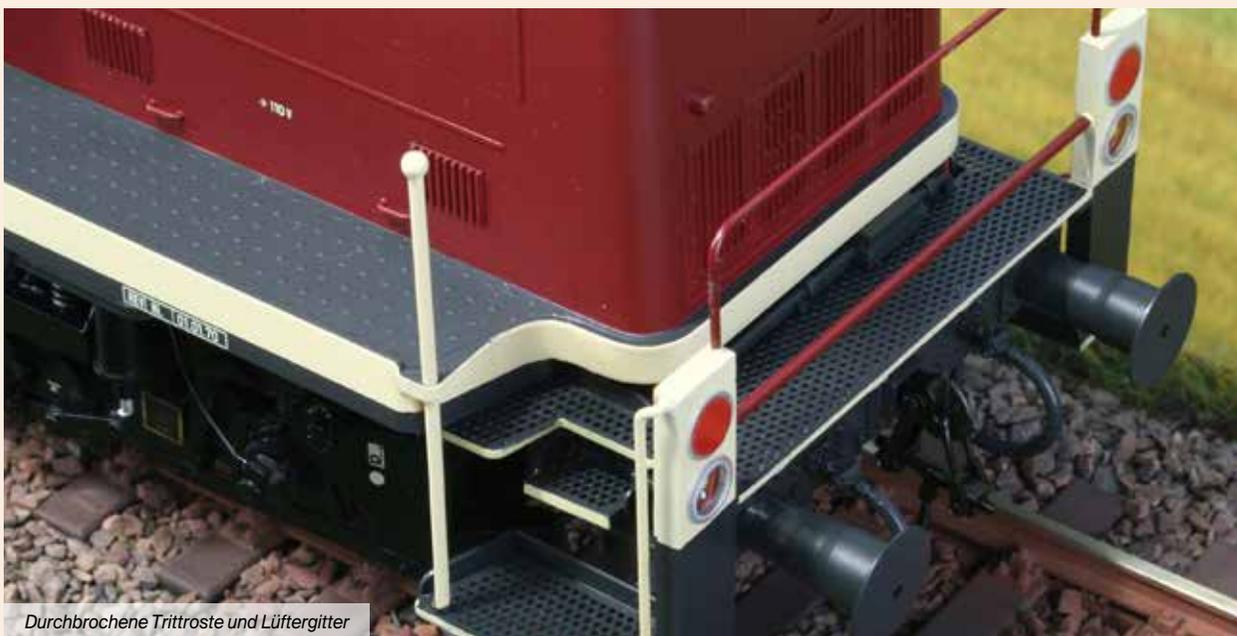
Model KM1 1/32, purpurrot DB Ep.III



Drehendes Lüfterrad und detaillierter Vorbau



Die RK 900 als Messingmodell



Durchbrochene Trittröste und Lüftergitter



Bedruckte Anzeige für Kühltemperatur



*Originalgetreu(er).
Mit der KM1 Werkspatinierung.*

Alles drin, alles dran.



D36 Schnellzugwagen - ABC4ü 36 und C4ü 36



Abteil 3. Klasse der DRG bis Epoche IIIa



Abteil 1. Klasse



Abteil 2. Klasse

Vorbild: Ab 1935 wurden die vierachsigen Schnellzugwagen D35/D36 für den komfortablen Reiseverkehr gebaut. Als erste geschweißte Bauart der DRG, waren sie für 140 km/h zugelassen und hatten Wagenübergänge mit Faltbälgen. Mit gesamt 986 gebauten Exemplaren war dies der meistgebaute Schnellzugwagen der DRG! Durch die Beheimatung in 17 verschiedenen Richtungen, war dieser Waggon in ganz Deutschland verbreitet und somit auch in der Schweiz, Österreich, Frankreich und Italien unterwegs. Sein Einsatzzeitraum von 1935 bis 1982 macht deutlich, wie gelungen diese Konstruktion war. Einzelne Waggonen sind auch heute noch als Museumswagen erhalten. Durch seine LÜP im Original von 21,2 Metern, ist er auch im Modell ohne Probleme auf 910 mm Radien einsetzbar.

Erhältlich in 12 Versionen und als 3er Set von Epoche II bis IV, siehe Preisliste Art.-Nr. 263501 bis 263516

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Achsen kugelgelagert und gefedert, detaillierte, mehrfarbig lackierte Inneneinrichtung, serienmäßig über Decoder schaltbare Innebeleuchtung mit Stützkondensator für flackerfreien Betrieb, Stromabnahme über alle Räder, zu öffnende Türen, kinematische Kurzkupplung für ein geschlossenes Erscheinungsbild im Zugverband, Schraubekupplung, austauschbar gegen Funktionskupplung nach NEM 365, brünierte und beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, Nachbildung der kompletten Bremsanlage, bewegliche und in großen Radien kuppelbare Faltenbälge aus Gummi, epochengerechte Detaillierung und Beschriftung, optimale Ergänzung zum Packwagen Pw4ü 36. Mindestradius 910 mm, LÜP ca. 47,3 cm. Gewicht ca. 1,9 kg.



Die Faltenbälge sind flexibel und lassen sich bei ausreichend großen Radien kuppeln.

Pw4ü 36 / 37 Packwagen





Vorbild: Die vierachsigen Einheits-Personenzug-Packwagen des Baujahres 1936/37 können als echte Universal-Gepäckwagen von der Ep. II bis zur Epoche V (!) gelten. Sie waren vollständig geschweißt und hatten innen liegende Schiebetüren. Mit insgesamt 346 gebauten Exemplaren ist dieser Wagen einer der am häufigsten gebauten 4-achsigen Personenzug-Packwagen überhaupt. Seine Länge über Puffer (LüP) von 21,72 m macht unter anderem deutlich, dass er zur Zugbildung mit allen gängigen 4-achsigen Personenwagen verwendbar ist. Besonders eignet sich der Packwagen für Schürzenwagen, E30 Eilzugwagen, Schnellzugwagen, Umbauwagen, aber auch beispielsweise Abteilwagen oder Silberlinge. Der Pw4ü-36 wurde ursprünglich mit bogenförmiger Kanzel (Sichelkanzeln) ausgeliefert, ein Jahr später wurde dann der Wagen als Pw4ü-37 auch mit Stromlinienkanzeln gebaut. Er passte damit beispielsweise perfekt zu den Schürzenwagen und war in Ep. IIIa teilweise auch stahlblau lackiert. Dem Zahn der Zeit ist es zu verdanken, dass mitunter verschlissene Kanzelaufbauten durch flache Tonnendächer komplett ersetzt wurden. Jedoch nicht nur in dieser Bauform war der Waggon bis 1984 bei der DB im Einsatz und überlebte damit sogar die Dampflok-Ära. Ausgestattet waren die Fahrzeuge mit 4 seitlichen Schiebetüren, Eingangsdrehtüren am Wagenende, Übergangs-Schiebetüren an den Stirnwänden, Aport, Dienstabteil, 2 Vorräumen und Hundeabteilen. Die Ladefläche betrug rund 40 m². Es ist einem glücklichen Zufall zu verdanken, dass sogar ein Wagen dieser Gattung als Museumsstück erhalten geblieben ist. Sein Eigentümer hat sich dankenswerter Weise dazu bereit erklärt, uns mit Rat und Tat bei der Realisierung dieses Projektes zu unterstützen. Der Waggon - ein Pw4ü 37, der bis zuletzt seine Stromlinienkanzeln bei der DB behalten hatte - befindet sich museal im Aufbau und wird nach Fertigstellung hoffentlich wieder in Museumszügen zum Einsatz kommen.

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Achsen kugelgelagert und gefedert, detaillierte, mehrfarbig lackierte Inneneinrichtung, serienmäßig über Decoder schaltbare Innebeleuchtung mit Stützkondensator für flackerfreien Betrieb, Stromabnahme über alle Räder, zu öffnende Türen, kinematische Kurzkupplung für ein geschlossenes Erscheinungsbild im Zugverband, Schraubenkupplung, austauschbar gegen Funktionskupplung nach NEM 365, brünierte und beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, Nachbildung der kompletten Bremsanlage, bewegliche und in großen Radien kuppelbare Faltenbälge aus Gummi, epochengerechte Detaillierung und Beschriftung, optimale Ergänzung zu den D36 Schnellzugwagen. Mindestradius 910 mm, LüP ca. 48,3 cm. Gewicht ca. 1,9 kg

Erhältlich in 9 Versionen von Epoche II bis IV, siehe Preisliste Art.-Nr. 263601 bis 263609

Europäischer Einheits-Taschenwagen Talbot T3



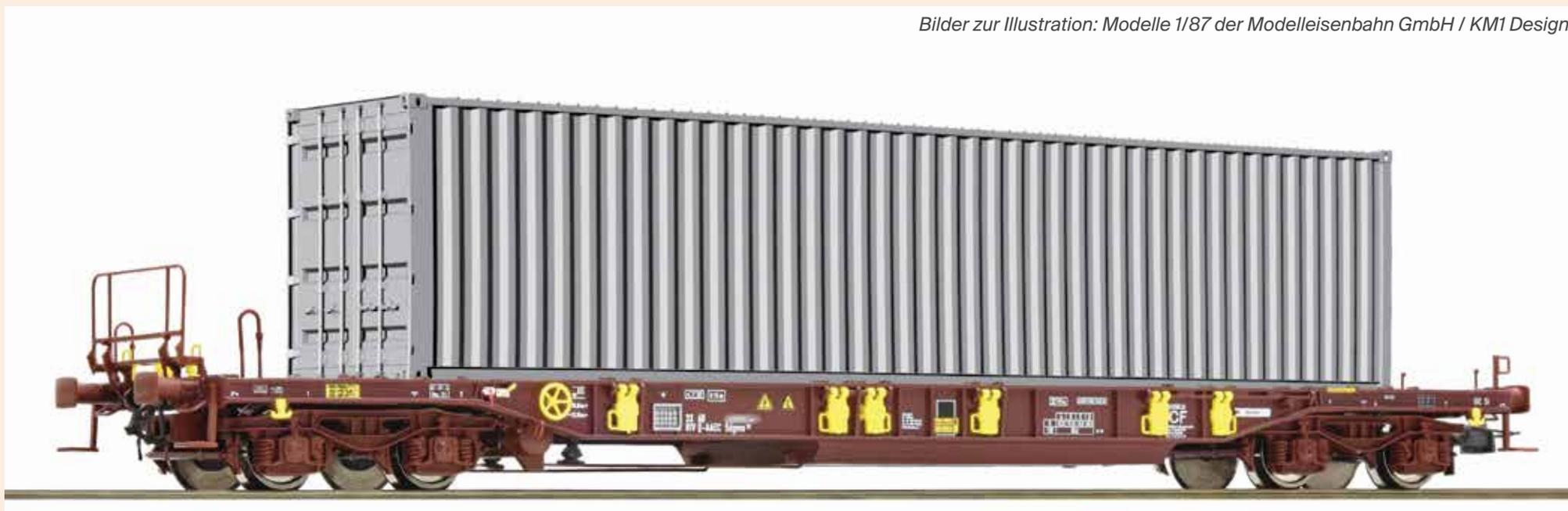
Foto: Modelleisenbahn GmbH

Vorbild: Der europäische Einheitstaschenwagen T3 wurde Anfang der 1990er in ganz Europa zum Transport von Sattelaufliegern, Wechselbehältern oder Containern eingesetzt. Er löste zum Großteil den als zu kurz befundenen T1 ab. Mit seiner Ladelänge und dem Ladegewicht von maximal 69 Tonnen, wurde er zu einem der zentralen Fahrzeuge unterschiedlicher Einsteller beim europäischen Huckepack-Verkehr. Auf dem geschweißten Untergestell ist ein justierbarer Stützbock für Sattelplatten am vorderen Ende verbaut. Zur Aufnahme verschiedener Beladungen, sind entlang der Langträger teils feste und verschiebbare Aufsetzapfen und Klappriegel angebracht. Der T3 ist ideal dazu geeignet, um Ganzzüge in Verbindung mit unserem Vectron zu bilden!

Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Zink-Druckguss, Messing, Edelstahl, und Kunststoff, Tasche für Sattelaufleger mit Radvorlegern, einstellbare Sattelplatte, universell anpassbare Befestigungen für die Aufnahme von Aufliegern, Containern oder Tanks, flexible und kuppelbare Bremschläuche, originale Schraubkupplung, austauschbar gegen Funktionskupplung, kugelgelagerte und gefederte Achsen, vorbild- und epochengerechte Detaillierung, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, ohne Beladung, verschiedene Beladungen können aus unserem Sortiment dazu ausgewählt werden. Mindestradius 910 mm, Gewicht ca. 1 kg, LüP 40,8 cm



Bilder zur Illustration: Modelle 1/87 der Modelleisenbahn GmbH / KM1 Design



Varianten des Einheits-Taschenwagens

260310	NEM	T3 / Sdgmns 33 der AAE, Ep. IVc/V	AAE Cargo AG, Mieter ICF, Mitte 1990er Jahre, mahagonibraun, Wagennummern: A / B / C / D / E
260311	NEM	T3 / Sdgmns 33 der AAE, Ep. VI	AAE Cargo AG, Mieter ICF, ca. 2010er Jahre, mahagonibaun, Wagennummern: A / B / C / D / E
260312	NEM	T3 / Sdgmns 743 der DB, Ep. IVc/V	Kombiwaggon, DB, Anfang 1990er Jahre, orientrot, Wagennummern: A / B / C / D / E
260313	NEM	T3 / Sdgmns 743 der DB AG, Ep. VI	Kombiwaggon, DB AG, ca. 2010er Jahre, verkehrsrot, Wagennummern: A / B / C / D / E
260314	NEM	T3 / Sdgmns 31 der ÖBB, Ep. IVc/V	ÖBB, ca. 1990er Jahre, mahagonibraun, Wagennummern A / B / C / D / E
260315	NEM	T3 / Sdgmns 31 der ÖBB, Ep. VI	ÖBB, ca. 2010er Jahre, mahagonibraun, Wagennummern A / B / C / D / E
260316	NEM	T3 / Sdgmns 83 HUPAC, Ep. IVc/V	HUPAC Schweiz, ca. 1990er Jahre, seidengrau, Wagennummern A / B / C / D / E
260317	NEM	T3 / Sdgmns 33 HUPAC, Ep. VI	HUPAC Schweiz, ca. 2010er Jahre, seidengrau, Wagennummern A / B / C / D / E



KM1 3D Design

Tankcontainer Standard 20' / 2 Stück pro Taschenwagen möglich



Bild: Modelleisenbahn GmbH

Swap-Body Tankcontainer 20' / 2 Stück pro Taschenwagen möglich

Beladungen

Aktuell haben wir eine Reihe von Ladegütern und Bedruckungsvarianten für die Talbot Taschenwagen geplant. Alle Modelle sind vorbildgerecht beschriftet und bedruckt und können individuell mit den Leerwagen kombiniert werden, um ihren ganz persönlichen Zug zusammenstellen zu können. Alle Ladegüter können in entsprechender Anzahl in Verbindung mit einem Waggon zum Vorzugspreis bestellt werden. Es ist aber auch möglich zusätzliche Modelle der Beladungen einzeln zu ordern, um damit z.B. Szenen auf einem Diorama oder wechselnde Beladungen der Züge dazustellen.

Übrigens: Im Original wurden alle Ladegüter, auch die LKW Auflieger, vertikal geladen, das bedeutet über einen Kran oder entsprechende Containerstapler (z.B Hyster).



KM1 3D Design

Container 20' / 2 Stück pro Taschenwagen möglich



Container 40' / 1 Stück pro Taschenwagen möglich

KM1 3D Design



Standard Sattelaufleger / 1 Stück pro Taschenwagen möglich

Bild: Modelleisenbahn GmbH



Vertikale Verladung
eines Sattelauflegers
mit einem Portalkran.
Auch Containerstapler
können diese Aufgabe
übernehmen.

Bild: Modelleisenbahn GmbH

Art.Nr. 260331: Container 20' DB Schenker
Art.Nr. 260332: Container 20' K-Line
Art.Nr. 260333: Container 20' Bertschi AG
Art.Nr. 260334: Container 20' Maersk
Art.Nr. 260335: Container 20' Hapag-Lloyd
Art.Nr. 260336: Container 20' neutral, weiß*
Art.Nr. 260337: Container 20' neutral, silber*

Art.Nr. 260341: Container 40' DB Schenker
Art.Nr. 260342: Container 40' K-Line
Art.Nr. 260343: Container 40' Bertschi AG
Art.Nr. 260344: Container 40' Maersk
Art.Nr. 260345: Container 40' Hapag-Lloyd
Art.Nr. 260346: Container 40' neutral, weiß*
Art.Nr. 260347: Container 40' neutral, silber*

Art.Nr. 260351: Tankcontainer Standard 20' Rinnen
Art.Nr. 260352: Tankcontainer Standard 20' VOTG
Art.Nr. 260353: Tankcontainer Standard 20' Bertschi
Art.Nr. 260354: Tankcontainer Standard 20' Hoyer
Art.Nr. 260355: Tankcontainer Standard 20' Cargotainer
Art.Nr. 260356: Tankcontainer Standard 20' neutral weiß*
Art.Nr. 260357: Tankcontainer Standard 20' neutral silber*

Art.Nr. 260361: Swap-Body Tankcontainer 20' Rinnen
Art.Nr. 260362: Swap-Body Tankcontainer 20' VOTG
Art.Nr. 260363: Swap-Body Tankcontainer 20' Bertschi
Art.Nr. 260364: Swap-Body Tankcontainer 20' Hoyer
Art.Nr. 260365: Swap-Body Tankcontainer 20' Rinnen
Art.Nr. 260366: Swap-Body Tankcontainer 20' neutral, weiß*
Art.Nr. 260367: Swap-Body Tankcontainer 20' neutral, silber*

Art.Nr. 260371: Sattelaufleger Plane, DB Schenker, weiß
Art.Nr. 260372: Sattelaufleger Plane, Dachser, blau-gelb
Art.Nr. 260373: Sattelaufleger Plane, Winner
Art.Nr. 260374: Sattelaufleger Plane, Warsteiner
Art.Nr. 260375: Sattelaufleger Plane, P&O
Art.Nr. 260376: Sattelaufleger Plane, neutral, weiß*
Art.Nr. 260377: Sattelaufleger Plane, neutral, silber*

* inkl. Decals für komplette Anschriften, neutral ohne Logo,
geeignet für individuelle Ausführungen und Beschriftungen.

Der Zauber des Zubehörs.

Es sind die
kleinen Dinge,
die Ihre Anlage
groß machen.





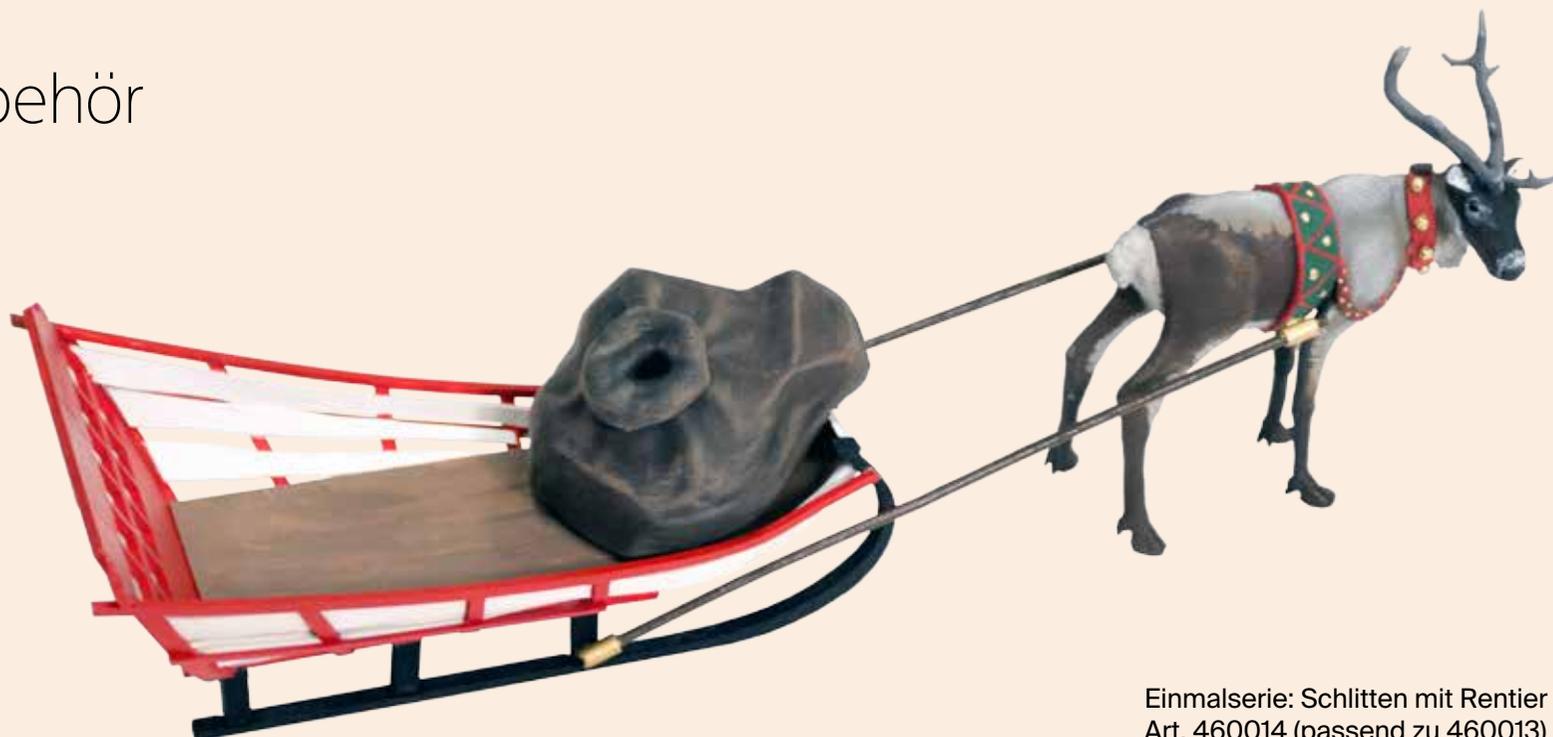
44 178

Lafayette Dec
22.5.63

Figuren und Zubehör

Das Sortiment von Figuren wird nun auch um einige Tiere erweitert. Alle Figuren sind in unserer hauseigenen Designabteilung entstanden. Die Sonderfiguren werden sogar komplett in Lauingen und in kleinen Stückzahlen gefertigt und stellen so einen besonderen Wert dar. Dies betrifft beispielsweise das Sondermodell des Rentierschlittens mit Rentier. Passend dazu gibt es als Sondermodell den „Niko-Klaus“. Nun wird unsere Weihnachtsserie dazu ideal ergänzt.

Übrigens: Auf unserem YouTube Kanal finden Sie ein Video zum Design unserer neuen Figuren!



Einmalserie: Schlitten mit Rentier
Art. 460014 (passend zu 460013)



Lokführer Lambrecht
Art. 460202A / 460202B

Lokführer Leander
Art. 460203A / 460203B

Foto Frank
Art. 460204A / 460204B

Trachten Trudi
Art. 460205A / 460205B

Elegante Edda
Art. 460206A / 460206B



Esel Ernie
Art. 460020



Hengst Henry
Art. 460021



Ochse Otto
Art. 460022



Ochse Olaf
Art. 460023



Katze Kitty
Art. 460024



Fuchs Finn
Art. 460025



Fuchs Falko
Art. 460026



Luchs Lea
Art. 460027



Einheitssirene E57
Art. 460660

Noch heute ist diese Sirene in vielen Städten teils auf Hausdächern verbaut und dient inzwischen meist zur Feueralarmierung. Ein schönes und hochwertiges Modell, das durch seine filigrane Detaillierung besticht. Bauen Sie nicht nur eine Feuerwehr, sondern sorgen Sie mit diesem Detail und unserem Scenic-Sound-Modul für noch mehr Vorbildtreue im Modell.

Fahren (wie) auf Gleisen - die System Edition in Spur 0

Unser Gleissystem ist als Echtholzgleis, und als Kunststoffgleis in Stahlschwellenoptik, sowie Acryl Art-Track erhältlich.

Alle Schwellen unserer Echtholzgleise sind aus Holzplatten gelasert. Dabei wird nicht nur die Form geschnitten, sondern auch die Oberfläche graviert, Aushobelungen für die Rippenplatten und passgenau die Löcher für die Montage der Kleineisen vorgenommen. Dadurch entsteht ein bisher nie dagewesenes Erscheinungsbild mit matter Oberfläche und über 100 verschiedenen Struktu-

ren der Schwellen, die sich dann in ihrer Struktur mit der vorhandenen Maserung der Holzplatte überlagern und so schier endlose Varianten von Oberflächenstrukturen entstehen lassen - ganz natürlich.

Vorbei sind also die Zeiten, als sich auf Ihrer Strecke regelmäßig jede Schwelle in der Maserung und den Rissen wiederholte.

Die Produktion der Gleise erfolgt in unserem Stammwerk in Lauingen, Sie erhalten daher nicht nur Qualität „Made in

Germany“, sondern auch die Sicherheit, jedes Teil einzeln beziehen zu können.

So können beispielsweise RP16 Kleineisen, die Rippengleitplatten der Weichen oder verschiedene Gußteile wie Radlenker, Herzstücke oder Zungen auf Wunsch von uns bezogen werden. So lassen sich auch mancherlei Selbstbauprojekte realisieren.

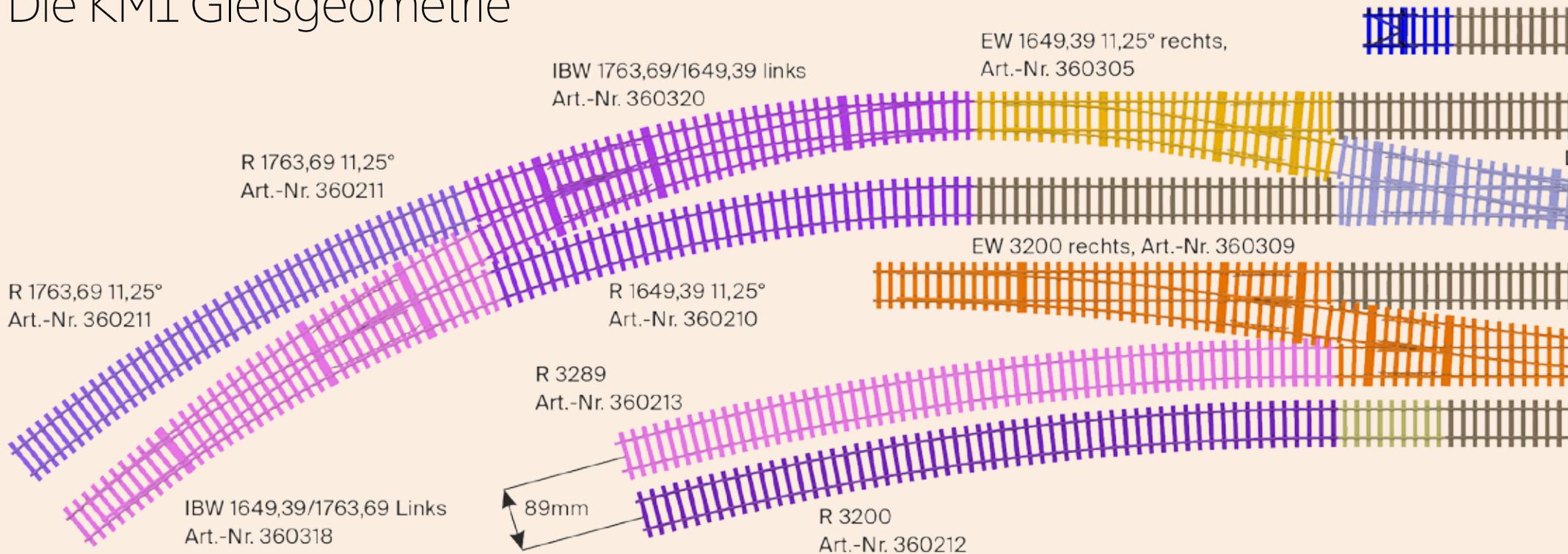
Das Sortiment an Weichen und Radien wird kontinuierlich ausgebaut. Scheuen Sie sich nicht, auch nach individuellen

Lösungen zu fragen. Sollten Sie z.B. einen speziellen Radius benötigen, können wir diesen für Sie in Lauingen anfertigen. Wir beraten Sie gerne und unverbindlich.

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

Nehmen Sie sich etwas Zeit, um sich mit dem neuen Spur 0 Gleissystem von KM1 zu beschäftigen. Wir sind uns sicher, die besten Ideen kommen bei der Planung Ihrer Anlage.

Die KM1 Gleisgeometrie





Der Standard unseres Gleissystems hat dunkel gebeizte Echtholzschwellen, die bereits eine leichte Verwitterung imitieren. Geben Sie bei Ihrer Bestellung nichts weiter an, kommen die Gleise so.



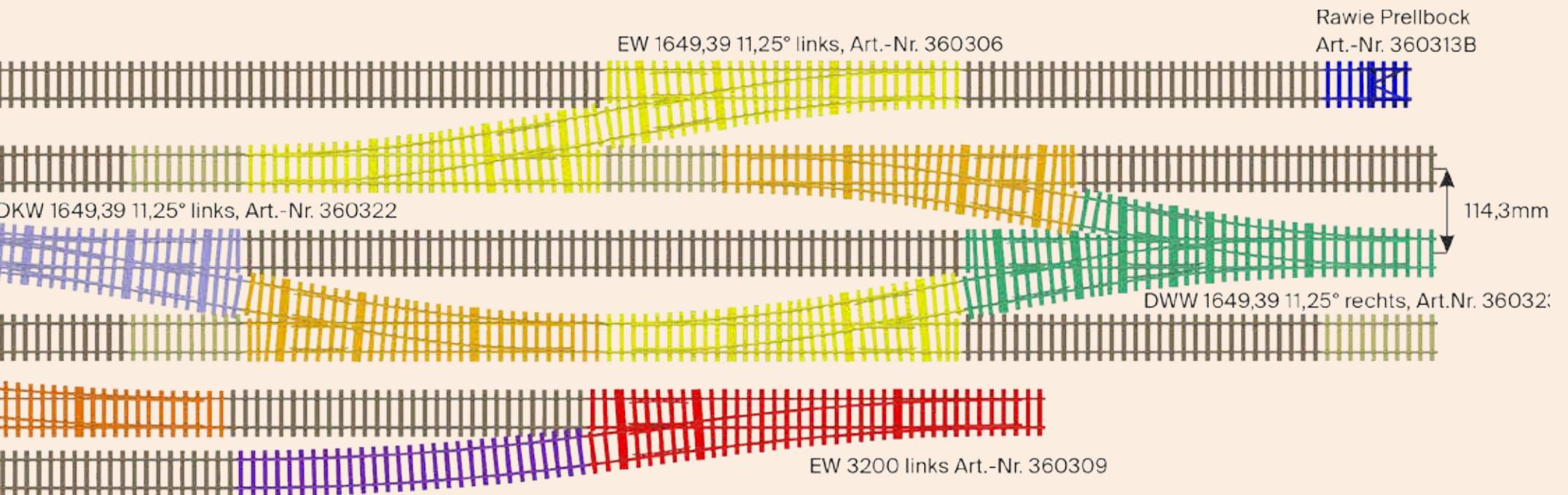
Ist es Ihr Wunsch, die Holzschwellen selbst zu beizen, oder haben Sie andere Vorstellungen, können Sie als Sonderbestellung jedes Gleis auch ungebeizt, Holz Natur von uns beziehen.



So sehen die im Original mit Teeröl eingelassenen Schwellen neu aus. Schwarz gebeizt, stellt auf Wunsch ein ganz neues, unverwittertes Gleis dar. Ganz wie Sie es wünschen, sagen Sie uns Bescheid.



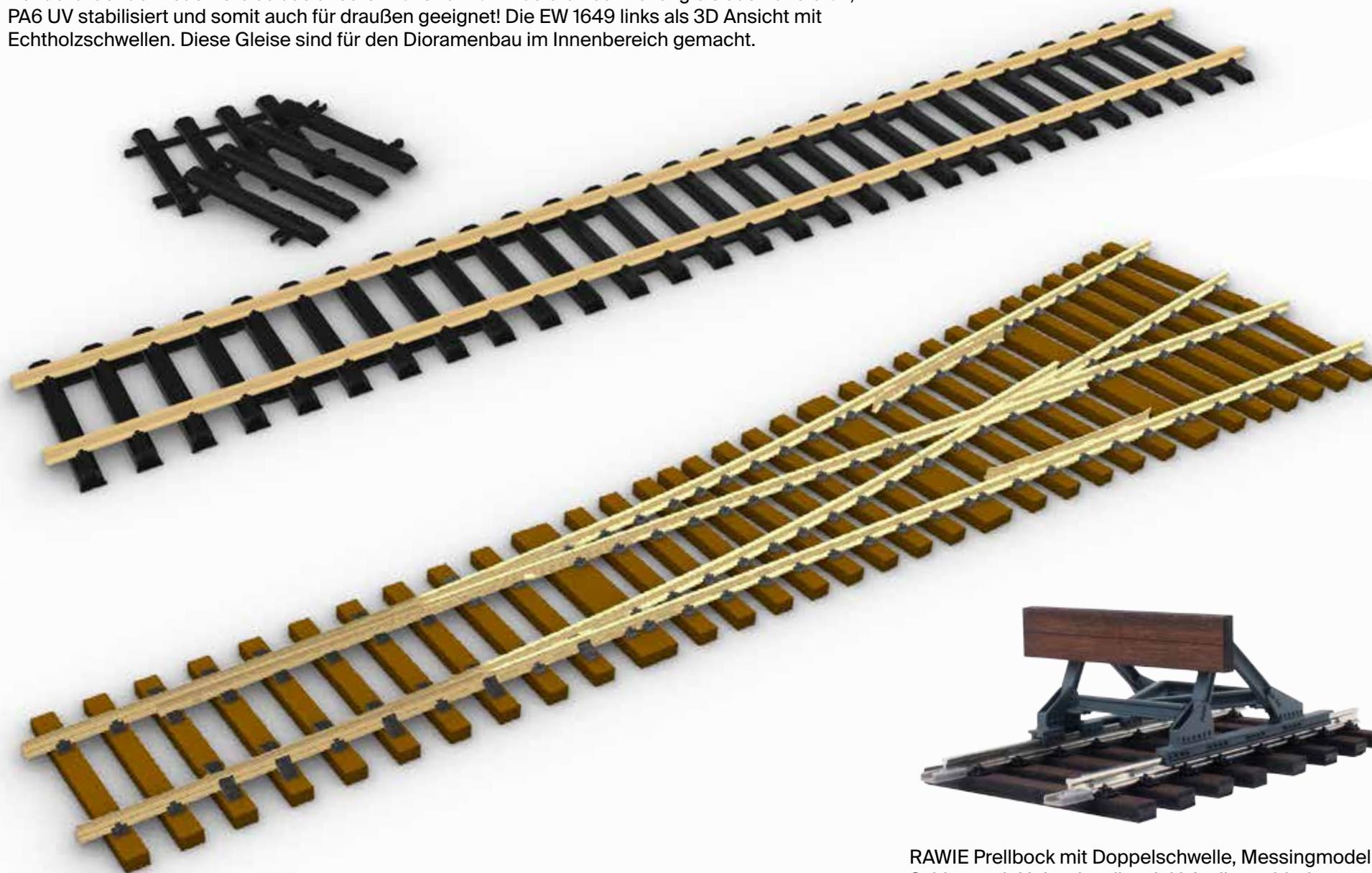
Stahlschwellen wurden schon früh eingesetzt, um die verrottenden Holzschwellen zu ersetzen. Ein Vorteil dabei ist sicherlich, dass Gleis und Schwelle gemeinsam "gerostet" werden können.



Weitere Details zu unserem Gleissystem in Spur 0, finden Sie demnächst auf unserer Homepage.

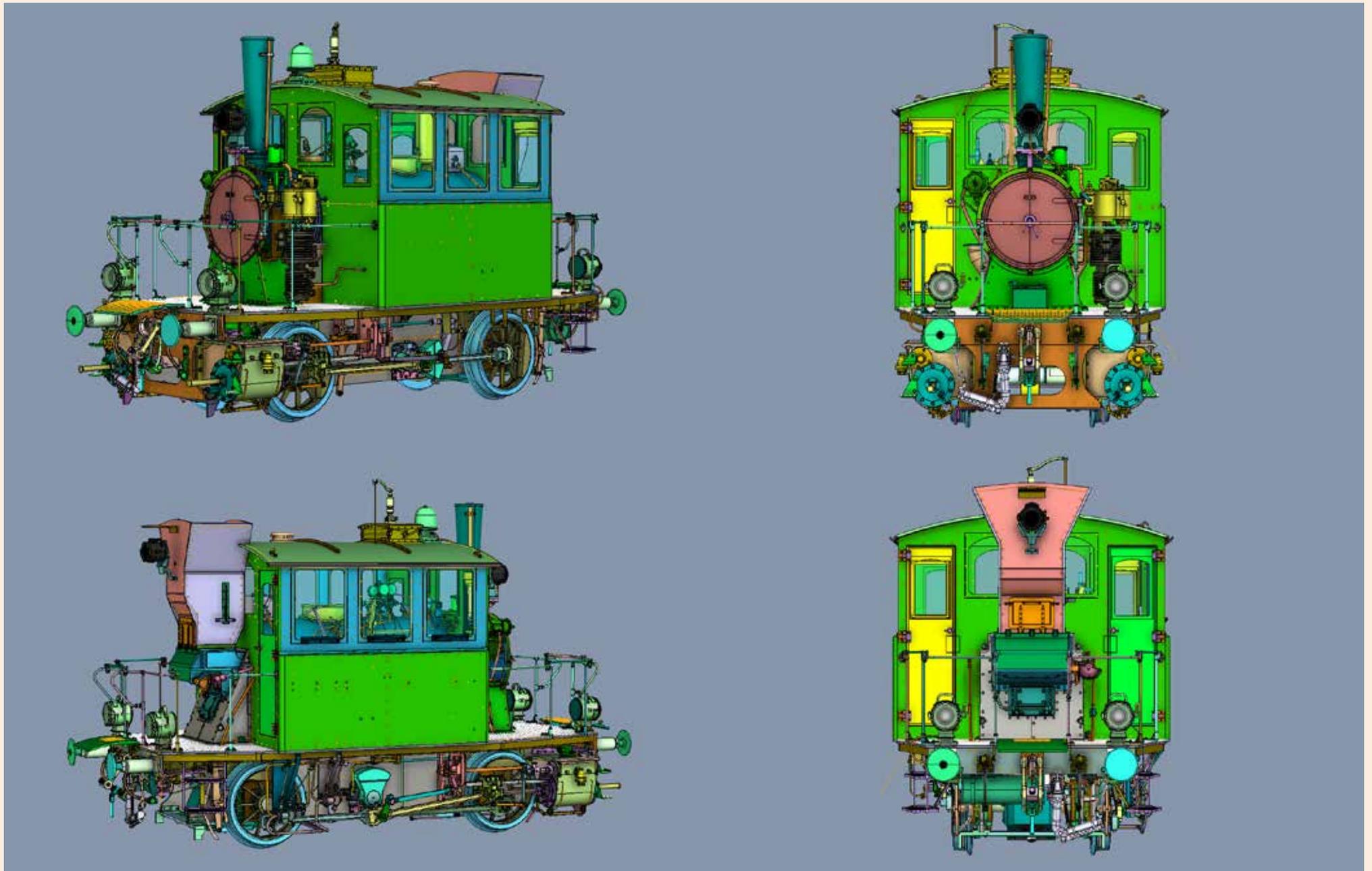
Vorläufige Gleisgeometrie der Spur 0
System Edition, Stand Januar 2021

Renderbilder der neuen Gleise aus unserer Konstruktion: Das Stahlschwellengleis aus Kunststoff, PA6 UV stabilisiert und somit auch für draußen geeignet! Die EW 1649 links als 3D Ansicht mit Echtholzschwellen. Diese Gleise sind für den Dioramenbau im Innenbereich gemacht.

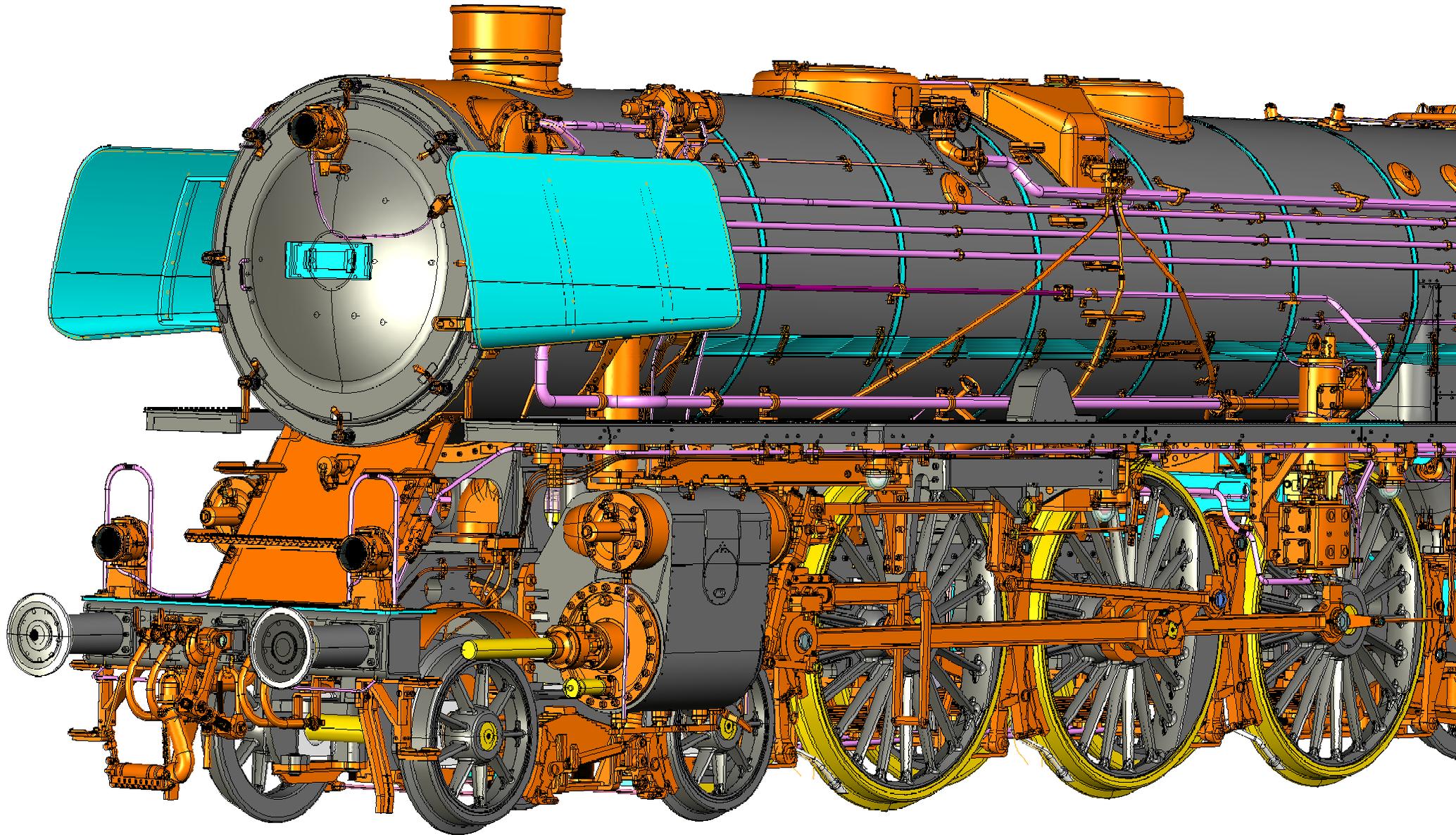


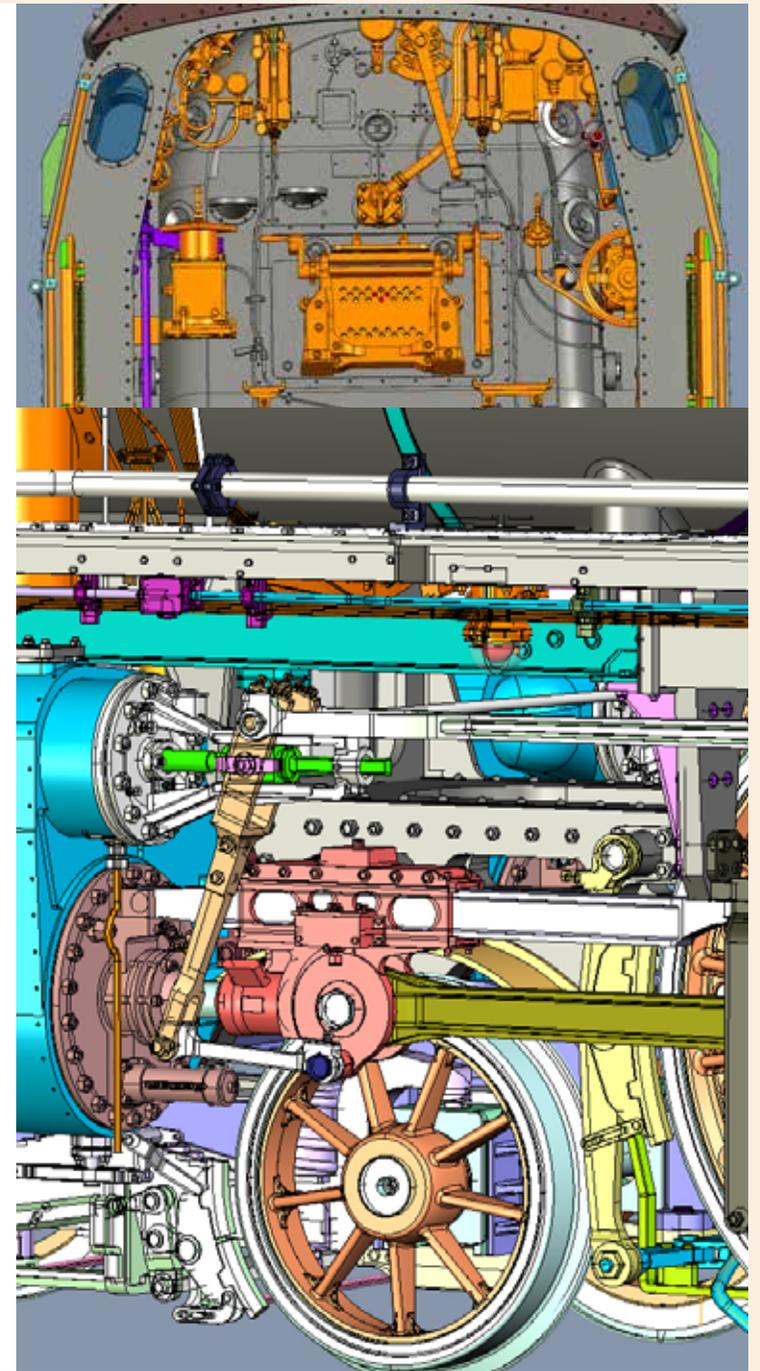
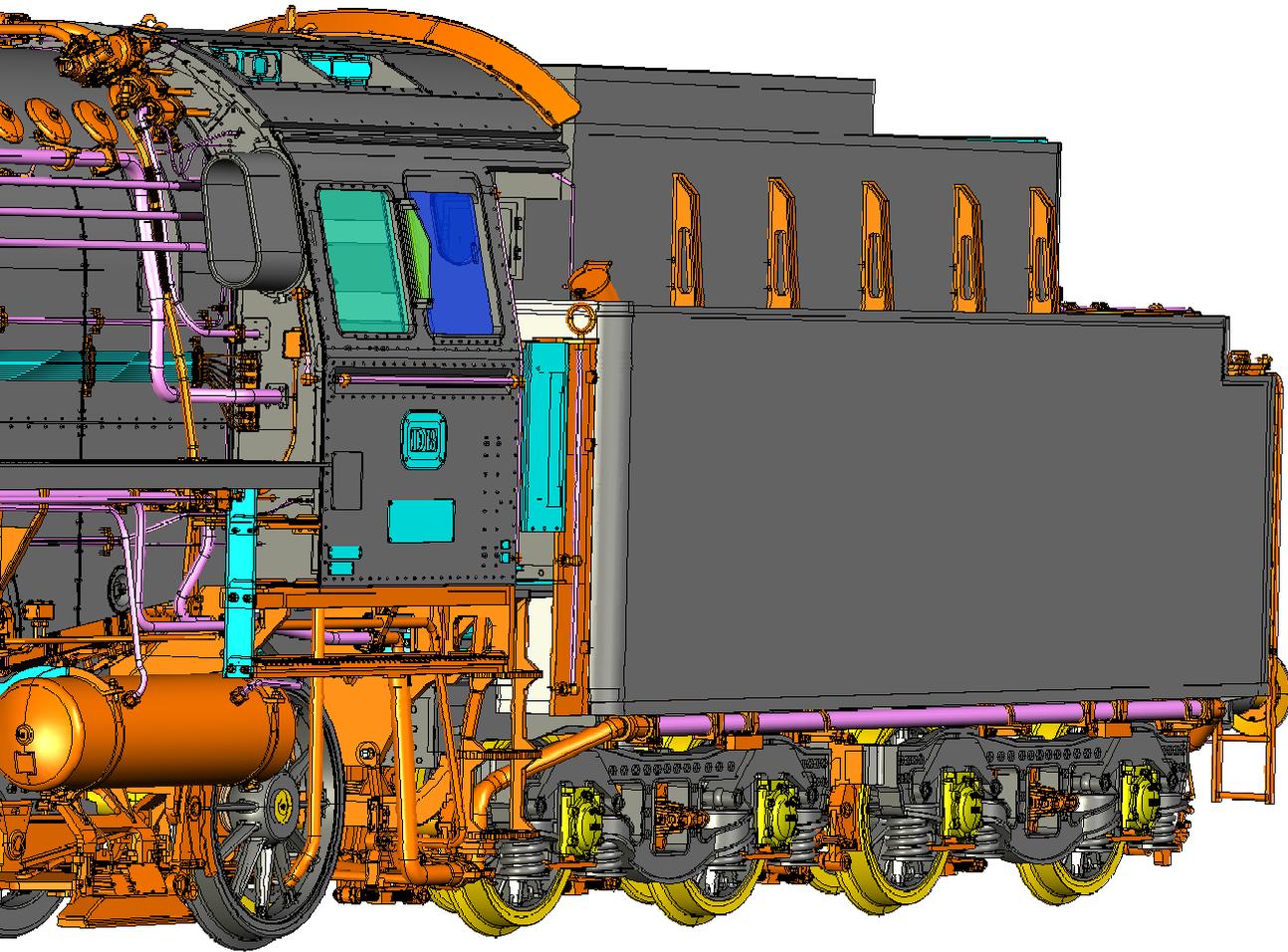
RAWIE Prellbock mit Doppelschwelle, Messingmodell auf Schiene mit Holzschwellen, inkl. Isolierverbinder.
Art.-Nr. 360313B

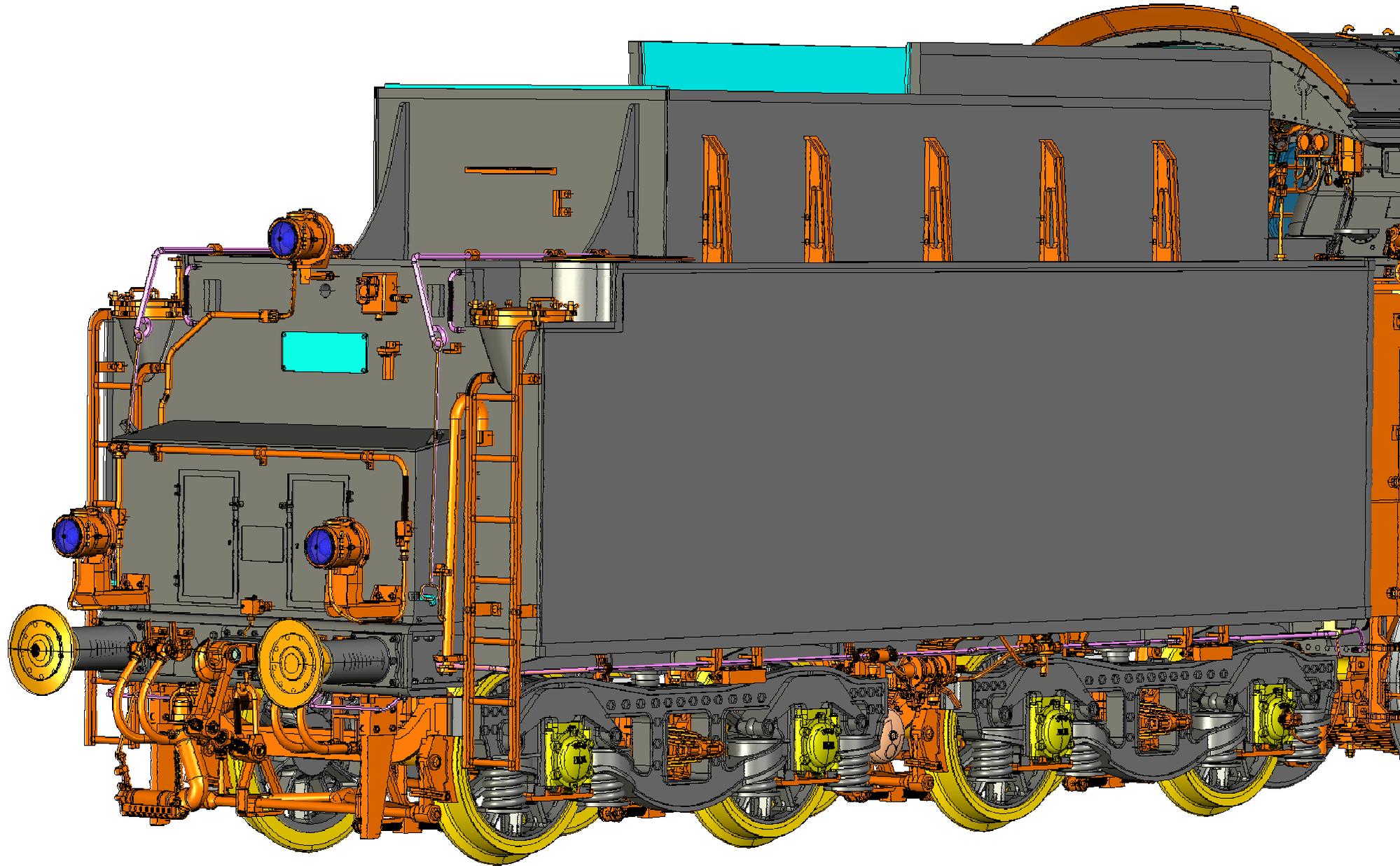
Impressionen aus unserer Konstruktion: BR 98.3 „Glaskasten“

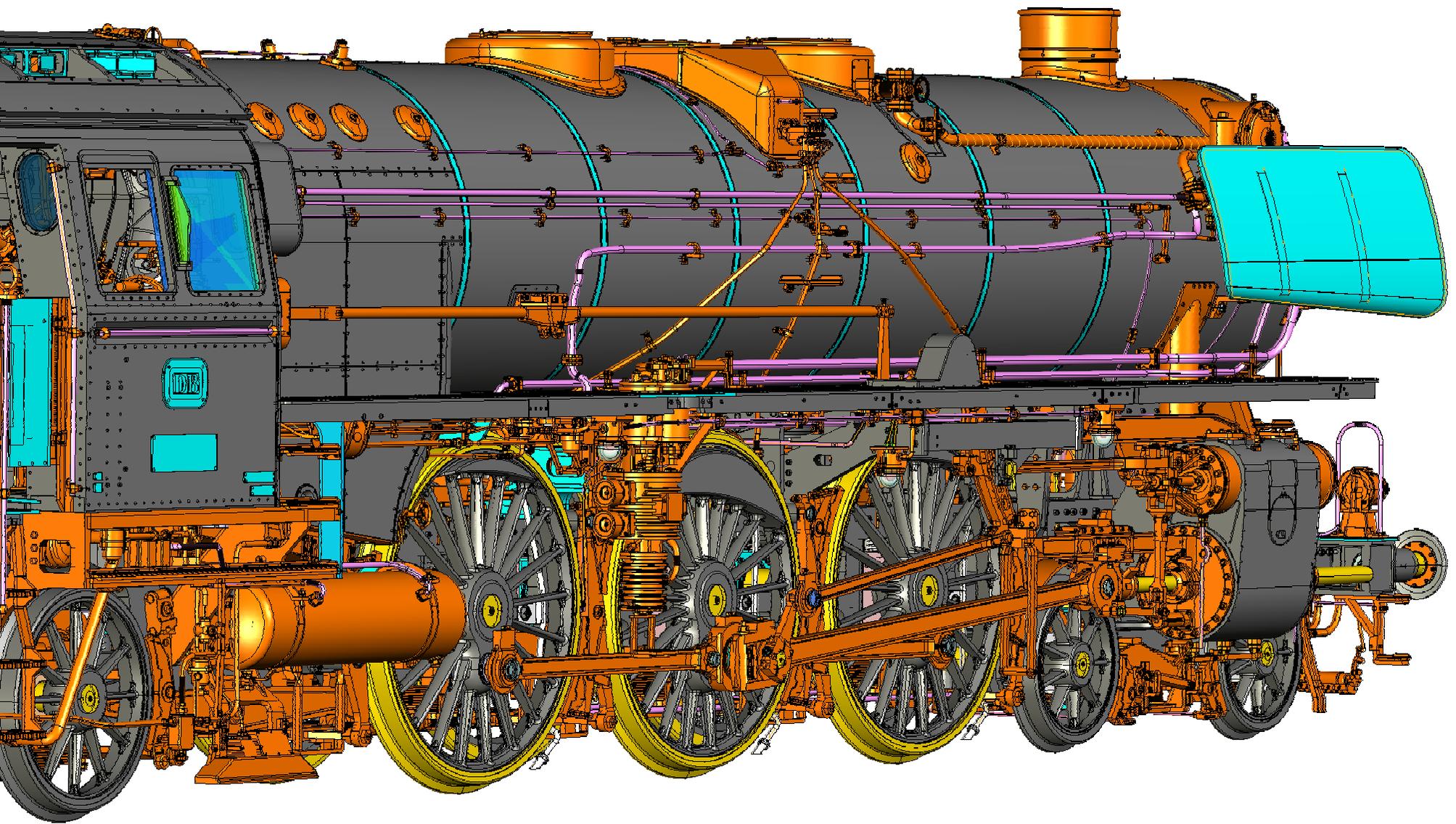


Impressionen unserer Konstruktion der BR 01 Altbaukessel









*Sie geben unseren Modellen ein
Zuhause. Danke!*



KM1 Modellbau e. K.

Riedhauserstraße 60
89415 Lauingen

Tel.: +49-(0)9072 - 922 67 0
Fax: +49-(0)9072 - 922 67 22

Mail: info@km-1.de
Web: www.km-1.de

KM1
Modelle vom Modellbahner!

Angebote gelten nur solange der Vorrat reicht. Irrtümer, technische und optische Änderungen vorbehalten. Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen. Bilder: KM1 Modellbau, wenn nicht anders angegeben. Alle Rechte vorbehalten. Mit Erscheinen dieser Broschüre verlieren alle bisherigen Preise und Angebote ihre Gültigkeit. Veröffentlicht: 25.01.2021, © KM1 Modellbau e. K. 2021