

Neuheiten 2000

BRAWA

Modelle mit Liebe zum Detail

Spur H0

- E 77
- BR 53^B
- T3 Themenset „Schwäbische Eisenbahn“
- Te 2/3
- 4-Achser Personen- und Gepäckwagen
- Talent BR 644
- BR 65¹⁰ Variante
- Werkslok Köf
- Kesselwagen
- Kühlwagen
- Rottenkraftwagen Variante u.v.m.

Spur N

- Talent BR 643
- BR 65¹⁰
- Württemberger Personenwagen
- V 240
- BR 216 u.v.m.





Brawa erzählt in H0:

Die Geschichte der „Schwäbischen Eisenbahn“ T3 Variante mit 3 Wagen und 8 Figuren H0

Die „Schwäbische Eisenbahn“, die das bekannte Volkslied so nett beschreibt, hat es genau genommen nie gegeben. Denn Jahrhunderte, bevor die erste Eisenbahn fuhr, verschwand das Herzogtum Schwaben von der politischen Landkarte.

Trotzdem hat dieses Lied das Bild, das wir uns von der Eisenbahn um die Jahrhundertwende machen, stark geprägt. Jetzt hat jeder Modellbahner die Möglichkeit, die erzählte Situation auf seiner Anlage ganz konkret umzusetzen. Die erste Themen-

packung von Brawa enthält einen typischen Nebenbahnzug aus dieser Zeit. Das „Zügle“ besteht aus einer T3 mit Bremsausrüstung und Glocke, einem grauen 4. Klasse und einem braunen 3. Klasse Wagen sowie einem dazu passenden vierach-

sigen Gepäckwagen. Alle Fahrzeuge sind in der Ausführung und Farbgebung der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen K.W.St.E. gehalten.

Um die Geschichte tatsächlich inszenieren zu können, sind natürlich auch die menschlichen und tierischen Darsteller notwendig. Im Set enthalten sind deshalb acht Figuren: Bauern in originalgetreu nachgebildeten schwäbischen Trachten, Bürger

in der Mode der damaligen Zeit, ein Pfarrer im schwarzen Talar und Bahnbedienstete in historischen Uniformen. Hauptperson ist freilich der Geißbock, die „Bahnwärterskult“.

Ergänzt wird das Modellbahnmateriale durch eine reich bebilderte Broschüre über die „Schwäbische Eisenbahn“ sowie eine CD mit schwäbischem Liedgut.





Die Themenpackung enthält:

- 1 Dampflokk T3
- 1 Wagen 4. Klasse
- 1 Wagen 3. Klasse
- 1 Gepäckwagen
- 7 Figuren
- 1 Geißbock (abnehmbarer Kopf)
- 1 Musik-CD mit schwäbischem Liedgut
- 1 Broschüre über die „Schwäbische Eisenbahn“

Auf dr Schwäbische Eisenbahn

Auf dr Schwäbische Eisenbahn
Gibt gar viele Motivationen
Stuttgart, Ulm und Biberach
Merkebüwe, Durlesbach.

Auf dr Schwäbische Eisenbahn
Woh amol a Bäuerle lenne
Gont an Solcher, Kopf dr Hut,
A Bällwile sind an gut.

Einem Beck hat er gekaufet
Und dass er ihm nat verlaufet,
Bündet ihn der gute Ma
An dr hintere Wäge na.

Bockle hi no weidle springe,
S'Fresse werd i Dir scho bringe.
Hockt sich zu sein Wäble na,
Zind'et stinkige Pfeife a.

Wie der Zug no wieder start,
Dr Bauer noch ze'm Bockle schaut,
Finde er schiff Kopf and Seil
An dem hintere Wägetel!

Da knagt dr Bauer Bauer zoure,
Packt den Geißbock bei de Olve.
Schmeißt ihn, was er schmeißle ko,
Em Konduktor an Kurze no.

So fetzt wär das Liedle g'ange,
Hat's Luch rache in d'Olve klinge,
Stoßet mit de Gläse a
UF's Wohl dr Schwäbische
Eisenbahn.



Figurenabbildungen sind vergrößert



Best.-Nr.: 10602 Gleichstrom

Best.-Nr.: 10603 Wechselstrom mit Digitaldecoder

Mit Schnittstelle

Technische Daten zum Brawa HO-Modell			
Modell	RT	Gleichstrom	Wechselstrom
Allgemeines	Bestellnummer: 10602 Wahlbezeichnung: T3/BR 99 ¹ Baureihe: HO	10602 T3/BR 99 ¹ HO	10603 T3/BR 99 ¹ HO
Hauptmaße	Länge über Puffer: 93 mm Gewicht: 173 g	93 mm 173 g	93 mm 175 g
Material	Federwerk: Gießmasse Gebläse: Gießmasse Gebläse: Gießmasse	Zinkdruckguss Zinkdruckguss Stahlblech mit Kunststoff	Zinkdruckguss Zinkdruckguss Stahlblech mit Kunststoff
Antrieb	Motor: Hochübertragung eingehüllte Achsen: Haupttrieb: Stromerzeugung: Schwungrad	3-polig, schlaggenau: Schwungrad, Statortrieb: 1 und 2 Achsen gekuppelt 2 alle 150er nach NEM	3-polig, schlaggenau: Schwungrad, Statortrieb: 1 und 2 Achsen gekuppelt 2 alle 150er nach NEM
Gleislauf	3-Punkt-Federwerk Endprofil: Spannvorrichtung: Kupplung: Ministradial:	RT nach NEM L2 mm Schleife nach NEM RT	RT nach NEM L2 mm Schleife nach NEM RT
Gehäuse	Bestimmung: Material:	2 Loch- mit Folienabdeckung	2 Loch- mit Folienabdeckung

Epoche I
Lieferbar IV. Quartal 2000

E 77 HO **Top-Neuheit**



Erfahrungen mit „Elli“

Sie ist eine alte, ehrwürdige Dame, die E 77 10 in Dresden, und so möchte sie auch behandelt werden. Hier sind vom Lokführer viel Geduld und Ruhe gefragt, denn es gibt keine Kontroll- oder Meldelampen.

Roland Damm, der die Lok in Dresden-Friedrichstadt betreut, bekommt immer wieder ähnliche Fragen gestellt – ob bei Sonderfahrten oder auf Ausstellungen: „Wie schnell? Wie schwer? Wie alt...“

Dabei ergibt sich manchmal eine nette Geschichte. So hielt beispielsweise bei einer Ausstellung in Kiel ein kleiner Junge die komplette Lok wegen des dreigeteilten Lokkastens mit den seitlichen Fenstern für drei kurze Reisezugwagen und fragte enttäuscht: „Ja, wo sind denn hier die Sitze?“

Es gibt eine Fülle zu erzählen aus dem Erfahrungsschatz von Roland Damm. Im Brawa-Gesamtkatalog 2000 wird ein ausführliches Interview mit ihm enthalten sein. Und wenn Sie auch eine Frage zur Lok haben, dann schicken Sie einfach eine E-Mail unter dem Stichwort „E 77“ an info@brawa.de

Ab 1925 beschaffte die Deutsche Reichsbahn Dampflokomotiven in einheitlichen Baugrundsätzen. Die sogenannten „Einheitsloks“ sind allseits bekannt. Weit weniger Bahnfreunde wissen, dass es schon 1922 ein erstes Ellok-Typenprogramm gab.

Es sah die Beschaffung der Bau-reihen E 06, E 16, E 32, E 52, E 77, E 79 und E 91 vor. Mit 56 Exemplaren war die E 77 die bedeutendste Lok in diesem Programm. Die erste E 77 wurde 1924 ausgeliefert.

In der Planung sollte die E 77 als Mehrzwecklok sowohl Güter- als auch Personenzüge im bayeri-

schen und preußischen Netz befördern. Die ursprünglich als EG 3 bezeichnete Lokomotive war ein Entwurf der Berliner Maschinenbau AG. Mit einem zweigeteilten Fahrgestell und einem dreiteiligen Aufbau sollte eine gute Kurvenbeweglichkeit erreicht werden. Je ein 20-paliger Motor gab sein Moment

über einen Winterthurer Schrägstangenantrieb an die beiden Treibachsen mit 1400 mm Durchmesser weiter.

Ab Werk kamen die Maschinen zu den RBDen München (Bw München Hbf) und Halle (Bw Leipzig West, Roßlau, Wahren, Halle P). In München wurden sie ausschließlich vor Güterzügen eingesetzt, in Halle dienten sie wie ursprünglich geplant als Mehrzweckloks. Da das Laufverhalten nicht zufrieden stellend bewertet wurde, gab München 1943 alle E 77 nach Halle ab. Sie wurden 1946 in die UdSSR abtransportiert. Erst 1955 kehrten die letzten Exemplare zurück. Davon wurden 10 wieder aufgearbeitet. Sie waren bis 1966 im Einsatz. Die E 77 10, genannt „Elli“, ist die letzte erhaltene betriebsfähige Lokomotive. Sie gehört dem Dresdener Verkehrsmuseum.

Best.-Nr.: 0250 Gleichstrom
Best.-Nr.: 0251 Wechselstrom
 mit Digitaldecoder
 Epochen V
 Lieferbar IV. Quartal 2000



Lok: Originalabbildung



Lok: Digitalabbildung

Mit Schnittstelle

BR 53⁸ – Württembergische Klasse Fc H0

Top-Neuheit

Die Geländeverhältnisse in Württemberg erforderten schon früh starke Lokomotiven. Bereits 1849 entstand bei der Maschinenfabrik Esslingen der erste Dreikupppler der „Alb“-Klasse. Die fünf zugkräftigen Loks sollten den steilen Albaufstieg meistern.

Mit ihrer unbändigen Kraft und ihrem enormen Gewicht beeindruckten sie gewaltig und waren ihrer Zeit weit voraus: Sie zerstörten die damals noch schwachen Schienen. Ab 1864 beschafften die Königlich Württembergischen Staats Eisenbahnen K.W.St.E die dreifach gekuppelten Loks als Klasse F in großem Stil. Die Bauart wurde

dabei kontinuierlich weiterentwickelt. So entstand nach der Klasse F2 schließlich 1889 die letzte und bedeutendste Vertreterin, die Klasse Fc.

1890 lieferte die Maschinenfabrik Esslingen das erste Exemplar der Klasse Fc. Um den Verbrauch der Lok zu reduzieren, wurde das neue Verbundsystem vorgesehen. Dabei verrichtete

der Dampf Arbeit am Zylinder und wurde dann einem zweiten Zylinder zugeführt, wo er unter weiterem Druckverlust Arbeit leistete. So wurde der Dampf besser ausgenutzt und Kohle gespart.

Die Fc beförderte einen Zug von 1000t in der Ebene mit einer Geschwindigkeit von 45 km/h. Dies entsprach der damals vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit für Güterzüge. Auf einer Steigung von 10‰ waren es noch 379t mit 25 km/h.

Bis 1909 wurden 125 Exempla-

re der Fc beschafft. Damit bildete sie die wichtigste Stütze des württembergischen Güterzugsdienstes. Die Deutsche Reichsbahn übernahm 65 Lokomotiven und reichte sie als 53 801 bis 53 865 in ihren Bestand ein. 1931 wurden die kleinen Maschinen ausgemustert.

Best.-Nr.: 0620 Gleichstrom

Best.-Nr.: 0621 Wechselstrom

mit Digitaldecoder

Epoche II

Lieferbar III. Quartal 2000



Das Bild zeigt die Epoche II. Das Brawa-Modell erscheint mit schwarzem Aufbau und roten Felgenreifen.

Mit Schnittstelle

Rangiertraktor Te 2/3 der BLS HO



Die Geschichte der beiden Rangiertraktoren 31 und 32 der Bern Lötschberg Simplanbahn BLS begann 1925 als Triebwagen CFe 2/6 Nr. 784 und 785.

Die Triebwagen waren getrennt in einen dreiaxigen Wagenteil und einen zweifach gekuppelten Motorteil mit Laufachse. Die sogenannten „Halbesel“ fuhrten bis 1956, danach wurde der Wa-

genteil verschrottet. An den noch brauchbaren Motorteil wurde ein neuer Führerstand mit großen Fenstern angebaut. Das Ergebnis der Arbeiten waren die beiden Rangiertraktoren Nr. 31

und 32. Die Nr. 31 steht noch immer auf der Südrampe des Lötschbergs einsatzbereit. Auf ihre Arbeit als Gebirgsbahn weisen die beiden riesigen Schneeräumer an beiden Lokenden hin.



Lok. Originalabbildung

Best.-Nr.: 0570 Gleichstrom Best.-Nr.: 0571 Wechselstrom mit Digitaldecoder Epoche IV Lieferbar IV. Quartal 2000

Mit Schnittstelle

BR 216 Variante HO

In den 50er Jahren begann die Deutsche Bundesbahn damit, ihren umfangreichen Dampflokpark mit Diesellokomotiven abzulösen. Wegen dem damals wesentlich günstigeren Leistungsgewicht entschied man sich für mittelschnell laufende Dieselmotoren mit hydraulischer Kraftübertragung. Dies war die Ausgangsbasis für die Entwicklung der BR 216.

1975 führte die DB ein neues Farbkonzept ein. Alle Loks und Reisezugwagen sollten einheitlich ozeanblau/elfenbein/graubraun lackiert werden. Als einzige zugelassene Ausnahme durften die TEE Fahrzeuge ihren bisherigen Anstrich beibehalten.

Dieses Farbkonzept war von Anfang an umstritten, zahlreiche Fahrzeuge blieben weiterhin im alten Anstrich. Nach 12 Jahren wurde 1987 eine neue Farbgebung eingeführt. Einzelne Exemplare der BR 216 sind in diesem Farbleid bis heute im Einsatz.



Best.-Nr.: 0382 Gleichstrom
Best.-Nr.: 0383 Wechselstrom mit Schnittstelle
Epoche V
Lieferbar I. Quartal 2000

Mit Schnittstelle



Talent BR 644 DB H0

Der Talent wird auch der „ICE des Nahverkehrs“ genannt: Die futuristische, schnittige Kopfform der beiden Triebwagen weist klare Parallelen auf.

Bereits vor der diesel-mechanischen Baureihe 643 wurde die diesel-elektrische BR 644 von Talbot Bombardier ausgeliefert.

Sie ist im S-Bahn-Verkehr rund um Köln im Einsatz. Mit einer Motorleistung von 1000 kW übertrifft sie den Talent 643

beträchtlich. Dies erlaubt in Verbindung mit der elektrischen Leistungsübertragung eine gute Beschleunigung von 1,0 m/s. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h. Um einen reibungslosen Fahrgastfluss an den S-Bahnsteigen zu ermöglichen,

besitzt der 644 doppelt so viele Türen wie der 643.

Best.-Nr.: 0730 Gleichstrom
Best.-Nr.: 0731 Wechselstrom mit Digitaldecoder
Epoche V
Lieferbar IV. Quartal 2000



Lok: Originalabbildung

Mit Schnittstelle

V 100 BR 298 DB Cargo Variante H0

Für Nebenstrecken setzte die Deutsche Reichsbahn seit der Modernisierung ihres überalterten Dampflokparks erfolgreich die Baureihe V 100 ein. Es entstand aber auch ein Bedarf an leistungsstarken Rangierloks.

Wegen fehlender Liefer- und Entwicklungskapazitäten war es der DR nicht möglich, neue Lokomotiven zu bauen. Man entschloss sich deshalb zur Auf- und Umrüstung einzelner Exemplare der Baureihen 111 und 110. Die Zentralstelle Maschinentechnik der DR in Dessau wurde mit den erforderlichen Konstruktionsar-

beiten beauftragt. 1991 begann dann der eigentliche Umbau im Raw Stendal. Seit 1991 entstanden hier insgesamt 82 Loks der neuen Baureihe 298 für den schweren Rangierdienst und den mittelschweren Güterverkehr. Die neue Variante von Brawa hat die Farbgebung der Cargo-Loks der DB.



Best.-Nr.: 0424 Gleichstrom
Best.-Nr.: 0454 Wechselstrom mit Schnittstelle
Epoche V
Lieferbar I. Quartal 2000

Mit Schnittstelle

BR 65¹⁰ Variante H0

Im Rahmen eines Modernisierungsprogramms der DR sollten leistungsstarke Dampfloks entwickelt werden.

Die neue Brawa-Variante der BR 65¹⁰ entspricht der ersten Lieferserie (65 1001 – 10027). Sie wurde noch ohne den zentralen

Sandbehälter auf dem Kesselscheitel gefertigt. Außerdem entspricht das Modell in allen Details der Epoche III: keine

Indusi, nur eine Lichtmaschine, entsprechende Beschriftung. Bei späteren RAW-Aufenthalten wurden die Loks umgebaut.



Best.-Nr.: 0612 Gleichstrom Best.-Nr.: 0613 Wechselstrom mit Digitaldecoder Epoche III Lieferbar IV. Quartal 2000

Mr. Schnittstelle

Kleindiesellok Köf II H0

Die Werkslok der Klöckner Durilit GmbH



Das erste Brawa-Erfolgsmodell ist inzwischen ein echter Sammel-Klassiker. Auch im neuen Jahrtausend setzt Brawa die Reihe der Köf-Sondereditionen fort.

Ende der 70er Jahre begann bei der DB die Ausmusterung der Köf II – aber damit ist die Geschichte der Diesellok nicht abgeschlossen. Noch sehr gut erhaltene Exemplare fanden bei Privat- und Werkbahnen dankbare Abnehmer. Zuverlässig bei der Arbeit und mit günstigen Leistungs- und Verbrauchswerten überzeugten sie auch die Klöckner GmbH. Sie nutzten in den 80er Jahren die ehemalige 323 166 der DB.



Best.-Nr.: 0585 Gleichstrom Best.-Nr.: 0586 Wechselstrom mit Digitaldecoder Epoche IV Lieferbar III. Quartal 2000

Rottenkraftwagen Variante H0

Schnell und flexibel transportiert er kleinere Mengen an Material und Werkzeug an Baustellen oder unterstützt bei Wartungsarbeiten: Der Rottenkraftwagen ist seit den 60er Jahren ein wichtiger Helfer.

Nebenfahrzeuge werden selten von Farbänderungen betroffen. Sie fahren lange in altbewährter Lackierung. Eine Ausnahme ist die Variante des Rottenkraftwa-

gens: Das aus den 60er Jahren stammende Gefährt wurde nach den neuesten Richtlinien der DB AG lackiert. Es erhielt den viel-sagenden Namen „Herkules“.



Best.-Nr.: 0503 Gleichstrom

Best.-Nr.: 0513 Wechselstrom mit Digitaldecoder
Epoche V

Lieferbar I. Quartal 2000

Technische Daten zum Brawa H0-Modell			
Modell	Kiv 53	Gleichstrom	Wechselstrom
Allgemeines	Bestellnummer: Verleihschwarz: Angriffle	0503 Kiv 53 H0	0513 Kiv 53 H0
Hauptmaße	Länge über Puffer:	73 mm	73 mm
Material	Gewicht: Folienart: Gehäuse: Griffbeleg:	89 g Zinkdruckguss 2 Nidringguss und Kunststoff- bestandteile	89 g Zinkdruckguss Zinkdruckguss mit Kunststoff- Schilder
Antrieb	Motor: Kraftübertragung: angetriebene Achsen: Polster: Stromabnahme:	3-polig, schräggenut Schwaben, Schenkel 2 0 alle Räder	3-polig, schräggenut Schwaben, Schenkel 2 0 alle Räder
Gleisfuß	3-Punkt-Fahrwerk: Radprofil: Spurweitenabw. Gepäckabw. Minisprache:	ja nach NEM 12 mm Schachtel nach NEM 302 mm	ja nach NEM 12 mm Schachtel nach NEM 302 mm
Geführte	Funktionen: Bezeichnung:	voll beweglicher Kran: siehe, da Wartungsfahrzeug	voll beweglicher Kran: siehe, da Wartungsfahrzeug
Leistungen	Zugkraft/Ebene: Zugkraft/20‰	18 g 15 g	17 g 14 g

Zweiachsiger Personen- wagen Variante H0

Württembergische Bauart E4 4. Klasse

Auf Druck von Preußen wurde zum Fahrplanwechsel am 1.5.1907 in Württemberg die vierte Klasse eingeführt. 1908 kamen die ersten, speziell dafür gebauten Wagen in den Dienst.

Sie trugen als erste Wagen in Württemberg die Farbe Grau der vierten Klasse. Bis 1912 beschaffte die K.W.St.E 265 Exemplare solcher Wagen. Sie bildeten für lange Zeit die Stütze des

Personenverkehrs der Württembergischen Staatsbahn und später der Direktion Stuttgart.

Best.-Nr.: 2153

Epoche I

Lieferbar I. Quartal 2000



Schleifer/Geländer/ Beleuchtung



ohne Abbildung:
Beleuchtung

Best.-Nr.: 2200

für Art. 2150 bis 2153

Lieferbar II. Quartal 2000

Wechselstromschleifer

Best.-Nr.: 2220

für Art. 2150 bis 2153

Lieferbar I. Quartal 2000



Geländer mit Schlussignal

Best.-Nr.: 2230

für Art. 2150 bis 2153

Lieferbar I. Quartal 2000

Vierachser Personen- und Gepäckwagen „Amerikaner“ H0

Baurat Klein fuhr auf Studienreise in die USA. Resultat seiner Bemühungen war unter anderem, dass die Königlich Württembergischen Staats Eisenbahnen K.W.St.E. ihre ersten Fahrzeuge nicht wie andere nach englischem Vorbild bauten.

In den USA wurde ein Musterwagen beschafft, der von einheimischen Fabriken und Handwerksbetrieben in Holzbauweise nachgebaut wurde. Bis 1867 orderte die K.W.St.E. 350 Exemplare der geräumigen Vierachser in verschiedenen Ausführungen.

Epoche II
Lieferbar IV. Quartal 2000

Tauschrad- sätze für Wechselstrom

Umtausch nur über den Fachhandel

- Best.-Nr.: 2180**
für Art. 2000 bis 2005
- Best.-Nr.: 2181**
für Art. 2020, 2025
- Best.-Nr.: 2182**
für Art. 2150 bis 2153
- Best.-Nr.: 2183**
für Art. 2170 bis 2173



Abbildung: Handbücher. Wagen werden in großer Geschwindigkeit gefahren.



Abbildung: Handbücher



Abbildung: Handbücher



Wagen: Originalabbildung



Abbildung: Handbücher

1899 startete ein Umbauprogramm, bei dem ein Teil der „Amerikaner“ neue Aufbauten mit modernen Doppellenstern erhielt. Ab 1906 wurden diese Wagen von der dritten zur vierten Klasse zurückgestuft, sie waren bis in die 30er Jahre im Einsatz.

Best.-Nr.: 2170
4. Klasse DRG, Bauart D4i wü 99

Die Modernisierungen der „Amerikaner“ begannen behutsam: Die 10 kleinen Fenster blieben, die vierteiligen Sprossenfenster wurden allerdings durch ganze Scheiben ersetzt. Bis in die 20er Jahre fuhren einzelne Exemplare für die EGD Stuttgart.

Best.-Nr.: 2171
3. Klasse CCI 76 der EGD Stuttgart

Um auch bei kurzen Zügen die zweite Wagenklasse führen zu können, wurden gemischtklassige Wagen beschafft. Sie hatten 14 kleine Fenster und erhielten nach und nach Gasbeleuchtung, Druckluftbremse und Toiletten.

Best.-Nr.: 2172
2./3. Klasse BCCI der EGD Stuttgart

Alle 64 beschafften Gepäckwagen baute die Maschinenfabrik Esslingen. Die Ladetüren waren außergewöhnlich breit. Unter dem Wagenboden befand sich ein zusätzliches Hundeabteil. Zwei Exemplare kamen 1920 noch zur EGD Stuttgart.

Best.-Nr.: 2173
Gepäckwagen Gep 41 der EGD Stuttgart

Kühlwagen UIC Standard 1 H0

Der internationale Eisenbahnverband UIC nahm in seine Vorschläge von standardisierten Wagenbauarten zwei Kühlwagentypen auf. Der Standard St. 1 wurde dabei zum bis heute meistgebauten Kühlwagen.

Die Staatsbahnen Griechenlands, Marokkos, Italiens, der Schweiz, Frankreichs, der Niederlande und Belgiens beschafften Exemplare des St. 1. Bei der Deutschen Bundesbahn führten sie als Privatwagen der Firma Interfrigo. Fleischfirmen, Brauereien und Lebensmittelketten

stellten diesen Kühlwagen ein. Insgesamt wurden circa 6.500 Exemplare gebaut. In den 60er und 70er Jahren existierte kaum ein Güterzug ohne den zuverlässigen Wagen. Über Endbahnen konnten die Eiskammern von Hand mit Eisstangen bestückt werden.



Im 3er-Set enthalten:
1 Wagen DB
1 Wagen FS Italia
1 Wagen NS Niederlande

Best.-Nr.: 2040 3er-Set
Epoche III
Lieferbar II. Quartal 2000

Kesselwagen H0

Um Leergewicht und Zuglänge zu verringern, sollten nach dem ersten Weltkrieg Güterwagen größerer Bauart eingesetzt werden.

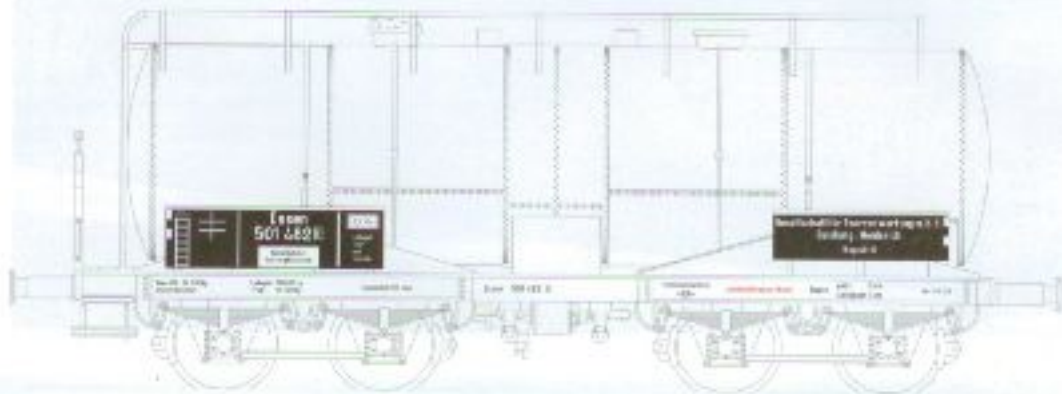
Ab 1922 entstanden Großkesselwagen der Bauart Krupp. Die ersten Exemplare dienten dem

Transport von Teer. Fahrzeugtechnisch handelte es sich um zweiachsige Wagen mit vier Rad-

sätzen – eine Bauform zwischen den herkömmlichen Zweiachsers und den heutigen Vierachsers mit Drehgestellen. Das Brawa-Modell schließt eine Lücke im Angebot von Güterwagen: Es ist

der erste europäische vierachsige Wagen mit genietetem Kessel, der in zwei Kammern unterteilt ist. Das Modell ist am Übergang von Epoche I zu Epoche II angesiedelt.

Best.-Nr.: 2050 3er-Set
Epoche I/II
Lieferbar III. Quartal 2000



Konstruktionszeichnungen dienen als Vorbild bei der Entwicklung von Brawa-Modellen.

Kohlenwagen 00t DRG Variante H0

Schlesische Kohle wurde in der Regel mit Ganzzügen, bestehend aus der Ellok E 95 und Selbstentladewagen, abgefahren. Das bedeutet, dass der gesamte Zug aus Wagen einer Bauart bestand.

Grund für den Modellbauer, möglichst verschiedene Betriebsnummern der entsprechenden Modelle zu verlangen. Mit dem neuen 3er-Set kommt Brawa diesem Wunsch entgegen. Jetzt sie-

hen DRG-Wagen mit 9 verschiedenen Nummern zur Verfügung.

Best.-Nr.: 2002 3er-Set
Epoche II
Lieferbar II. Quartal 2000



Im 3er-Set mit neuen, jeweils unterschiedlichen Wagennummern

Der Talent BR 643 – jetzt für Spur N!

Exklusiv
bei Brawa

Im vergangenen Jahr läutete Brawa mit dem HO-Modell bereits das neue Jahrtausend im Nahverkehr ein. Nun wird die erfolgreiche Neuheit auch für N-Bahner angekündigt.

Die Übernahme zahlreicher Nahverkehrsleistungen durch regionale Eisenbahnen schuf in der letzten Zeit einen großen Markt für Nahverkehrstriebwagen. Mittlerweile führt nahezu

jeder Hersteller von Schienenfahrzeugen entsprechende Triebwagen in seinem Programm. Der Talent von Bombardier Transportation, früher Talbot in Aachen, fällt in dieser Reihe

durch sein attraktives Design besonders auf. Die schnittige Stirnfront hat große Ähnlichkeit mit dem ICE 3 und prägt sein futuristisches Erscheinungsbild. Zur Talent-Familie gehören der diesel-elektrische 644 und der diesel-mechanische 643, die beide im Auftrag der DB AG gebaut wurden. Der 643 wird

von zwei MTU Maschinenanlagen angetrieben. Es handelt sich dabei um liegende 6-Zylinder-Dieselmotoren mit einer Leistung von jeweils 315 kW. Er verfügt über 137 Sitzplätze.

Best.-Nr.: 1710

Epoche V

Lieferbar IV. Quartal 2000



Abbildung: HO-Modell



Abbildung: N-Modell

Top-Neuheit



Abbildung: HO-Modell

BR 65¹⁰ N

Neue, leistungsstarke Dampflokomotiven sollten 1951 den überalterten Lokpark der Deutschen Reichsbahn in der DDR modernisieren. Ein dafür aufgestelltes Bauprogramm nannte sieben verschiedene Loktypen, die dazu nötig waren.

Vier Typen dieses Programms wurden tatsächlich realisiert. In der Leistungsklasse der ehemals preußischen P 8 und T 18 entstand die Tenderlok BR 65¹⁰. 1954 verließ mit der 65 1001 das erste Exemplar die Werkshallen von LEW in Hennigsdorf bei Berlin. Da ihre Konstruktion letztlich auf einem Entwurf der Firma Bor-

sig aus dem Jahr 1946 basierte, erhielt sie eine Borsig Fabriknummer. Parallel zu den Versuchsfahrten der ersten Prototypen lief bereits der Serienbau bei Lokomotivbau „Karl Marx“ in Babelsberg an. Diese Situation erschwerte das Ausmerzen von konstruktionsbedingten „Kinderkrankheiten“ erheblich.

Die 88 Exemplare, die bis 1957 für die DR gebaut wurden, konnten die zahlreich vorhandenen „alten Preußen“ nicht ersetzen. Da sich der Strukturwandel zur elektrischen und Dieseltraktion aber bereits abzeichnen begann, wurden keine weiteren Neubauloks beschafft. Die BR 65¹⁰ hatte die Achsfolge 1'D2 erhalten. Die vier gekuppelten Achsen sorgten für eine gute Beschleunigung. Ungewöhnlich für deutsche Loks war die Bauart des Drehgestells mit

Außenrahmen. Nach der Beseitigung der Konstruktionsmängel erwies sich die BR 65¹⁰ als eine zuverlässige, beliebte Lok. Sie fuhr häufig im Berufsverkehr mit kurzen Haltestellenabständen. Ihre Ausmusterung war 1978 abgeschlossen. Nur drei Exemplare der Baureihe haben bis heute überlebt. Vorbild für das Brawa-N-Modell ist die BR 65 1049.

Best.-Nr.: 1610

Epochen V

Lieferbar IV. Quartal 2000



Die V 240 Variante N

Die Bauform der BR 180/240 basiert auf einer Entwicklung des VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ in Babelsberg. Dort wurde eine Streckendiesellok mit zweiachsigen Drehgestellen konstruiert.

Mit fast 20t Achslast eignete sich diese Lok nur für den Einsatz auf Hauptbahnen. Für Nebenstrecken mit einer geringeren zulässigen Achslast lieferte Babelsberg seit 1966 Maschinen der gleichen Konzeption, die mit zwei dreiachsigen Drehgestellen ausgerüstet wa-

ren. Die Serienloks mit zwei mal 735 kW (1000 PS) erhielten die Baureihenbezeichnung V 180. Eine Versuchslok mit zwei mal 900 kW (1200 PS) wurde als V 240 bezeichnet. Die neue Brawa-Variante zeigt die V 240, wie sie zur Leipziger Messe 1965 präsentiert wurde.

Technische Daten zum Brawa N-Modell		
Modell	V 240	
Allgemein	Bestellnummer: V240000000	1311 V 240
Hauptachse	Bruggalin Länge über Puffer	N 1916mm
Material	Gewicht: Fahrwerk: Gebäude: Größtmass	90g Zweidrehgestell Schwerer Kunststoff orgemittelt
Antrieb	Motor: Kraftübertragung: Antriebsarten: Nichtantrieb: Drehmomente	Spezial, schwebelast Schwanz, Ständer 5 4 alle Räder
Gleislauf	Spezialfahrwerk: Kupplung: Spezialhöhe: Kesselhöhe: Waldenhöhe	N nach NEM 0,5 mm Normhöhe nach NEM 170mm
Gelände	Belastung: wechsellastig	11/14/16/18/20/22/24 mit Fahrleitung
Leistung	Zugkraft/Thema: Zugkraft/20‰	35g 31g



Best.-Nr.: 1311
Epochen III
Lieferbar I. Quartal 2000

BR 216 Variante N

Sie hat sich in ihrer Zuverlässigkeit und Leistungsstärke zur Mutter einer ganzen Lok-Familie entwickelt: die BR 216 von Brawa jetzt auch für Spur N.

Die „Familienmitglieder“, die aus zahlreichen Weiterentwicklungen der BR 216 entstanden sind, heißen BR 210, 215, 217, 218 und 219. Die Ursprungslok wurde von Krupp, Henschel, Krauss-Maffei und KHD gebaut. Sie war ausgestattet mit 16-Zylinder-Motoren von 1400 kW (1900 PS) Leistung. Maybach oder Mercedes Benz trugen hier mit ihren Entwicklungen bei. Für den Reisezugdienst stand der 216 eine Dampfheizanlage zur Verfü-



Best.-Nr.: 1382 Epochen V Lieferbar III. Quartal 2000

gung. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 120 km/h. Bei einer Dienstlast von 75 bis 77t, je

nach Ausrüstung, schaffte sie eine maximale Zugkraft von 24 Mp. Viele Loks erhielten eine

Steuereinrichtung für Mehrfachtraktion oder Wendezugdienst.

BR 110 V 100 Variante N

Nach dem 2. Weltkrieg sollte bei der Deutschen Reichsbahn eine Diesellok mit Mittelführerstand in der mittleren Leistungsklasse veraltete Dampfloks ersetzen.

Die Grundkonstruktion und zwei erste Baumusterloks für die geplante V 100 stammten von Lokomotivbau „Karl Marx“ LKM in Babelsberg. Da die Serienfertigung bei LEW Hans Beimler in Hennigsdorf erfolgen sollte, wurde von dort ein dritter Prototyp angefordert. Die V 100 03 unterschied sich teilweise beträchtlich von den älteren Prototypen. Sie wurde zum Vorbild für

865 Serienloks. Im Betrieb erhielt sie den weinroten Regelanstrich der DR mit zwei hellen Streifen. In dieser Form wurden die Maschinen bis zur V 100 043 ausgeliefert. Vorbild für das Brawa-Modell ist die V 100 025.

Best.-Nr.: 1422
Epoche III
Lieferbar IV. Quartal 2000



Abbildung: HO-Modell

Technische Daten zum Brawa N-Modell

Modell	V 100	
Allgemeines	Bauartnummer	1422
	Vorbildfahrzeug	V 100 025
Maßstäbe	Skulptur	N
	Stange über Achse	87 mm
Material	Gewicht	45 g
	Federwerk	Zinkdruckguss
	Gehäuse	hochwertiger Kunststoff
	Griffkappen	schlagzäh Kunststoff
Antrieb	Motor	Spring-, schwingenlos
	Kraftübertragung	Schwaben, Gleitrollen
	Wahlmechanismus	4
	Stromabnehmer	2
	alle Räder	alle Räder
Gleislauf	Stromabnehmer	17 mm
	Radprofil	europ. NEM
	Spurwechsel	0,9 mm
	Kopplung	N 52er-Kopf
	Winkelabweichung	170 mm
Gehäuse	Belastung	30 kg
	Wahlmechanismus	mit Polarisierung
Leistungen	Zugkraft/Ebene	17 g
	Zugkraft/20 %	14 g

Personenwagen N

DRG Württembergische Bauart Zweiachser

Die feinen Einzelheiten und die liebevolle Gestaltung der Brawa-Modelle haben HO-Bahner begeistert. Jetzt will Brawa zeigen, wie viel Originaltreue und Detailreichtum auch für Spur N möglich sind.

Best.-Nr.: 1850 Epoche II Lieferbar IV. Quartal 2000

Im 3er-Set



Abbildung: HO-Modell

Im Set enthalten: 1 Wagen 4. Klasse Bauart Di wü 08.
Am 1.5.1907 wurde in Württemberg die 4. Klasse eingeführt. Bis 1912 wurden dafür 265 neue Wagen beschafft.



Abbildung: HO-Modell

Im Set enthalten: 1 Wagen 3. Klasse Bauart Ci wü 05.
Seit 1904 beschaffte die K.W.St.E diese Wagen in großer Zahl. Die früheren kleinen Doppelfenster waren durch große Scheiben ersetzt.



Abbildung: HO-Modell

Im Set enthalten: 1 Wagen 4. Klasse Bauart Di wü 98a.
1899/1900 erschien auf den württembergischen Strecken ein hochmoderner Personenwagen mit geräumiger Innenaufteilung.

Die neue Brawa US-Lok für H0 Wechselstrom: GP 30

BRAWA

Modelle mit Liebe zum Detail

*Die neue amerikanische
Brawa-Lok für das Märklin
Wechselstromsystem*

Best.-Nr.: 0892 Union Pacific Loknummer #868 Wechselstrom mit Digitaldecoder

Sie zog lange, schwere Freight Trains und schnelle Expresszüge durch die amerikanischen Weiten. Der Road Switcher übernahm aber auch kurze Züge auf Nebenbahnen. Zuverlässig und unermüdlich bewähr-

te sich die GP 30 von EMD bei allen Aufgaben. Brawa bietet jetzt ganz neu das H0-Modell in der Wechselstromausführung an. Lieferbar IV. Quartal 2000

Ihr Fachhändler

BRAWA GmbH & Co.
Postfach 1260 · 73625 Remshalden
Telefon: 071 51 / 97 93 50
Telefax: 071 51 / 746 62
<http://www.brawa.de>
Email: info@brawa.de

Technische Änderungen, Maß- und Farbabweichungen sowie Änderungen der Betriebsnummern vorbehalten.
Märklin ist ein eingetragenes Markenzeichen.