

1973

**Modellbau seit 1973**

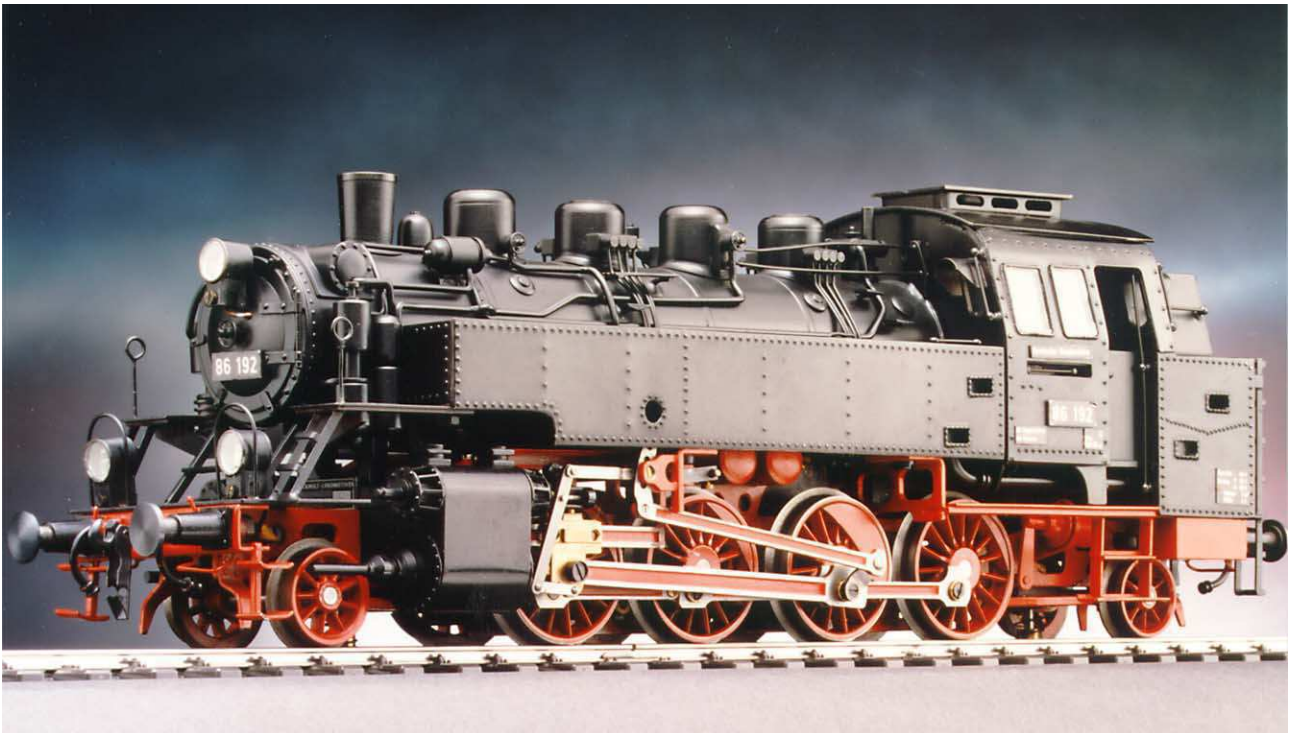
2020

1973

**Dampflok-Modelle**

2020

# BR 86



Die BR 86 war als Einheitslok für den gemischten Verkehr auf Nebenbahnstrecken konzipiert. An dem Bau der insgesamt 774 Lokomotiven waren 1928 nahezu alle deutschen Lokfabriken beschäftigt. Anfang der 70er Jahre wurden bei der DB die letzten Maschinen dieses Typs ausgemustert.

Unser Modell aus dem Jahr 1973 war im Verhältnis zu allen nachfolgenden Serien noch relativ einfach im Detail. Elektrisch waren die Loks auf 3-Leitersystem ausgelegt.

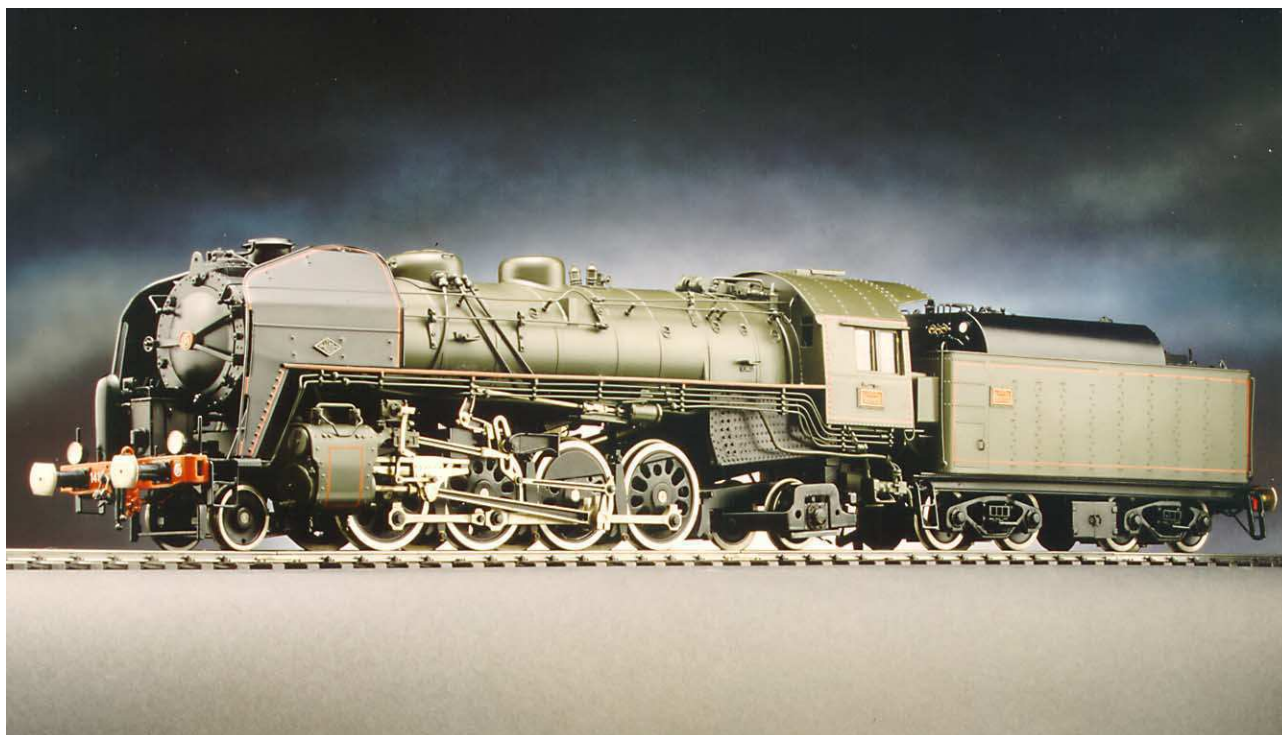
## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1928
Länge über Puffer	13.820 mm
Gewicht	88,5 t
Leistung	760 kW
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1973
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	432 mm
Gewicht	8,5 kg

# SNCF 141 R »Liberation«



Als Hilfe für den Wiederaufbau lieferten die USA in der Zeit von 1945 bis 1947 insgesamt 1300 Lokomotiven an Frankreich. Die Universallokomotive mit der Achsfolge 1D1 wurde den Zeitumständen entsprechend als »Liberation« bezeichnet.

Die SNCF 141 R war das erste Modell der noch jungen Firma Bockholt, gebaut für den schweizerischen Großhändler von Kleinserienmodellen Fulgurex S. A. Von der Konstruktion des Antriebs her entsprach sie schon der heutigen Bockholt-Qualität.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1945
Länge über Puffer	24.600 mm
Gewicht	189 t
Leistung	1.700 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1974
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	820 mm
Gewicht	10 kg

# DB BR 012



Die DB BR 012 ist aus der BR 01<sup>10</sup> hervorgegangen. Von den 55 Lokomotiven, die den Zweiten Weltkrieg funktionsfähig überstanden hatten, wurden Anfang der 60er Jahre 33 Maschinen mit Ölfeuerung ausgestattet. Zusammen mit den Lokomotiven der BR 10 gehörten die ölgefeuerten 012er zu den stärksten Dampfloks der DB.

Unser Modell der BR 012 gibt den Zustand Mitte der 60er Jahre wieder. Durch die geringe Auflage ist das Modell heute eine Rarität.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

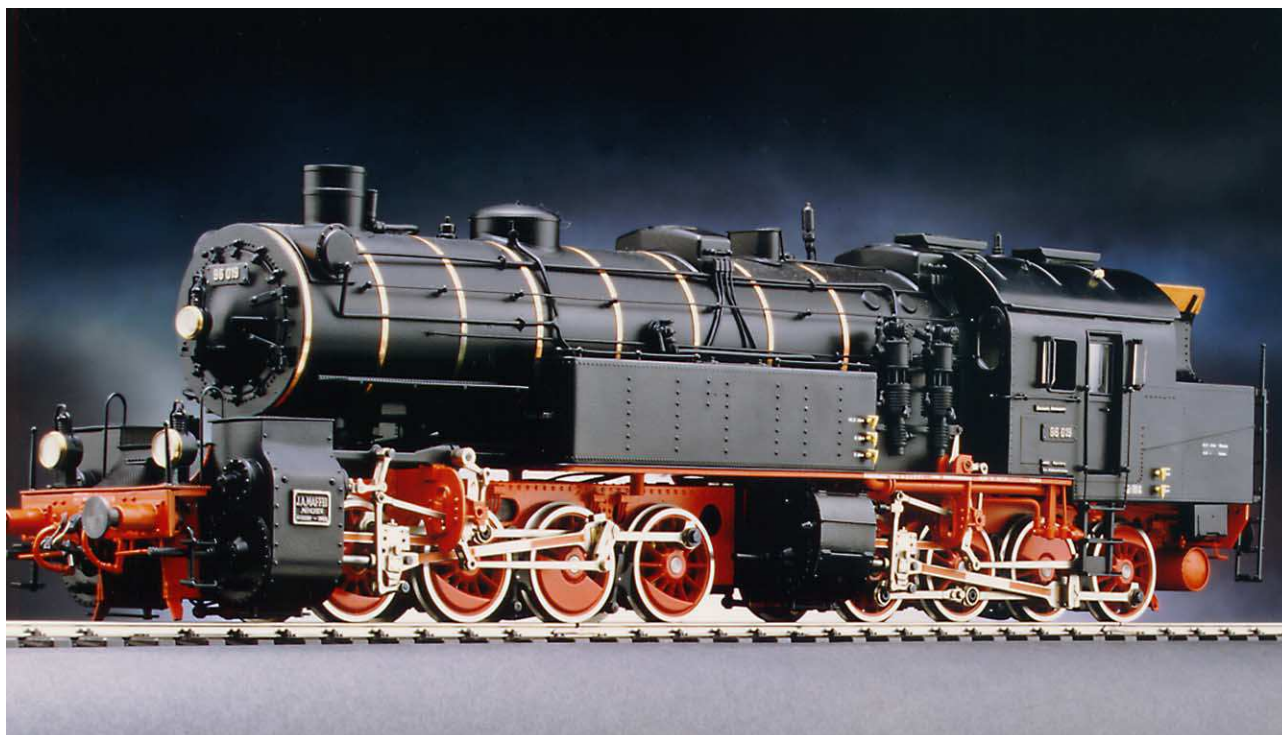
## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1961
Länge über Puffer	24.130 mm
Gewicht	200 t
Leistung	ca. 1.800 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1975
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	804 mm
Gewicht	10,5 kg

# DRG BR 96<sup>0</sup>



Von Maffei wurden zehn Lokomotiven der Bauart Mallet für den Dienst auf den bayerischen Steilrampen in der Zeit von 1922 bis 1923 geliefert. Im Vergleich zur ersten Serie von 1913 hatten sie größere Vorratsbehälter und Veränderungen an Kessel und Rauchkammer.

Unser Modell ist in der schwarz/roten DRG-Ausführung gebaut worden. Der Antrieb wirkt auf beide Fahrwerke.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1922
Länge über Puffer	17.700 mm
Gewicht	127,6 t
Leistung	1.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1976
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	590 mm
Gewicht	11 kg

# DSB Type E



Die von der schwedischen Firma Frichs gebaute 2C1 für die dänische Staatsbahn ist zwar eine wenig bekannte Lokomotive, sie besticht aber durch ihr elegantes Design. In der blauen Farbgebung soll die Maschine auch den dänischen Königszug gezogen haben.

Wir haben die DSB Type E in schwarzer und blauer Lackierung gebaut. Da diese Serie nur eine kleine Stückzahl umfasste, sind diese Maschinen heute sehr gesucht und erzielen außerordentlich hohe Preise auf dem Gebrauchtmrkt.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1925
Länge über Puffer	21.750 mm
Gewicht	165 t
Leistung	1.650 kW
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1979
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	725 mm
Gewicht	9,5 kg

# BR 44



1926 wurden die ersten Maschinen der BR 44 gebaut. Der Bau im größeren Rahmen begann erst 1937. Ungefähr 2 000 Stück wurden bis 1945 gebaut. Eine größere Anzahl ging nach dem Krieg nach Frankreich, wo sie als 150 X bei der SNCF Dienst taten.

Von uns ist die BR 44 in der DB-Version und als Lokomotive der SNCF gebaut worden. Die 150 X ist schwarz-grün lackiert und entspricht der einfachen Ausführung in den Kriegsjahren.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1926
Länge über Puffer	22.620 mm
Gewicht	181 t
Leistung	1.500 kW
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1980
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	754 mm
Gewicht	11 kg



# SNCF 150 X



1926 wurden die ersten Maschinen der BR 44 gebaut. Der Bau im größeren Rahmen begann erst 1937. Ungefähr 2 000 Stück wurden bis 1945 gebaut. Eine größere Anzahl ging nach dem Krieg nach Frankreich, wo sie als 150 X bei der SNCF Dienst taten.

Von uns ist die BR 44 in der DB-Version und als Lokomotive der SNCF gebaut worden. Die 150 X ist schwarz-grün lackiert und entspricht der einfachen Ausführung in den Kriegsjahren.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

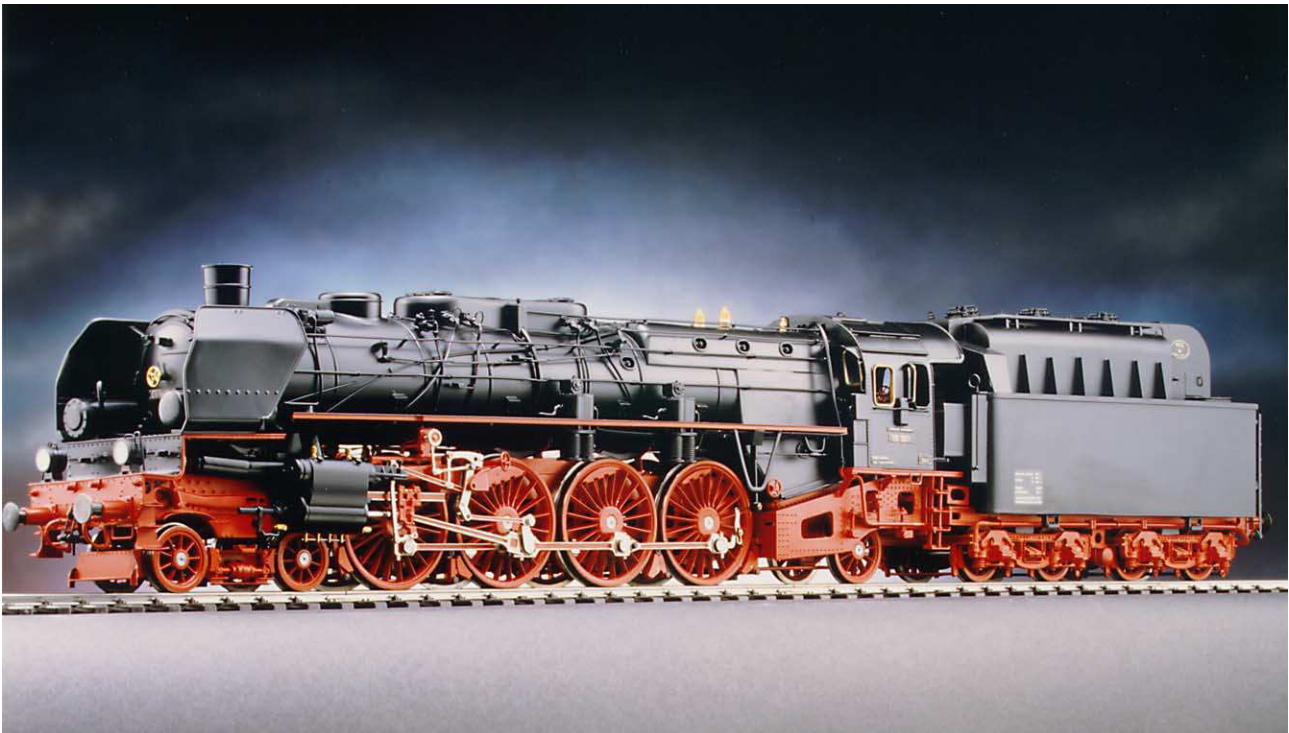
## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1926
Länge über Puffer	22.620 mm
Gewicht	181 t
Leistung	1.500 kW
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1980
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	754 mm
Gewicht	11 kg

# DR 08 001



Die Konstruktion der 241 A 65 ging auf einen Entwurf von 1925 zurück. Die erste Lokomotive wurde Ende 1930 ausgeliefert. Diese optisch besonders gut gelungene Vierzylinderverbundmaschine war für das östliche französische Hügelland gebaut worden. 1998 wurde im Ausbesserungswerk Meiningen/Thüringen die einzige noch existierende 241 A 65 wieder aufgearbeitet und voll betriebsfähig gemacht.

Diese SNCF 241 A 65 haben wir als Modell gebaut, die sich heute bei Sammlern besonderen Interesses erfreut. Als Variante haben wir die DR 08 001 mit Ölfuerung gebaut. Vorbild hierfür war eine in den Kriegswirren in Ostdeutschland verbliebene 241 A.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1930
Länge über Puffer	26.355 mm
Gewicht	200 t
Leistung	1.850 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1982
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	878 mm
Gewicht	10,5 kg

# DRG 05 001



Um der Anfang der dreißiger Jahre immer stärker werdenden Konkurrenz durch E-Loks und dieselelektrische Triebwagen zu begegnen, wurden 1935 von Borsig die beiden Stromlinienmaschinen 05 001 und 05 002 gebaut. Am 11. Mai 1936 stellte die 05 002 einen Geschwindigkeitsrekord von 200,4 km/h auf. Zusammen mit der Versuchslok 05 003 (mit vorn liegendem Führerstand) waren die Maschinen bis 1958, allerdings ohne Verkleidung, im Dienst.

Die BR05 ist von uns in drei Ausführungen gebaut worden; die vollverkleidete 05 001 der DRG, die 05 002 der DB mit Witte-Windleitblechen und die 05 003 im Fotografieranstrich.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1935
Länge über Puffer	26.265 mm
Gewicht	203 t
Leistung	1.750 kW
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1984
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	876 mm
Gewicht	11,5 kg

# DRG 05 003



Um der Anfang der dreißiger Jahre immer stärker werdenden Konkurrenz durch E-Loks und dieselelektrische Triebwagen zu begegnen, wurden 1935 von Borsig die beiden Stromlinienmaschinen 05 001 und 05 002 gebaut. Am 11. Mai 1936 stellte die 05 002 einen Geschwindigkeitsrekord von 200,4 km/h auf. Zusammen mit der Versuchslok 05 003 (mit vorn liegendem Führerstand) waren die Maschinen bis 1958, allerdings ohne Verkleidung, im Dienst.

Die BR05 ist von uns in drei Ausführungen gebaut worden; die vollverkleidete 05 001 der DRG, die 05 002 der DB mit Witte-Windleitblechen und die 05 003 im Fotografieranstrich.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

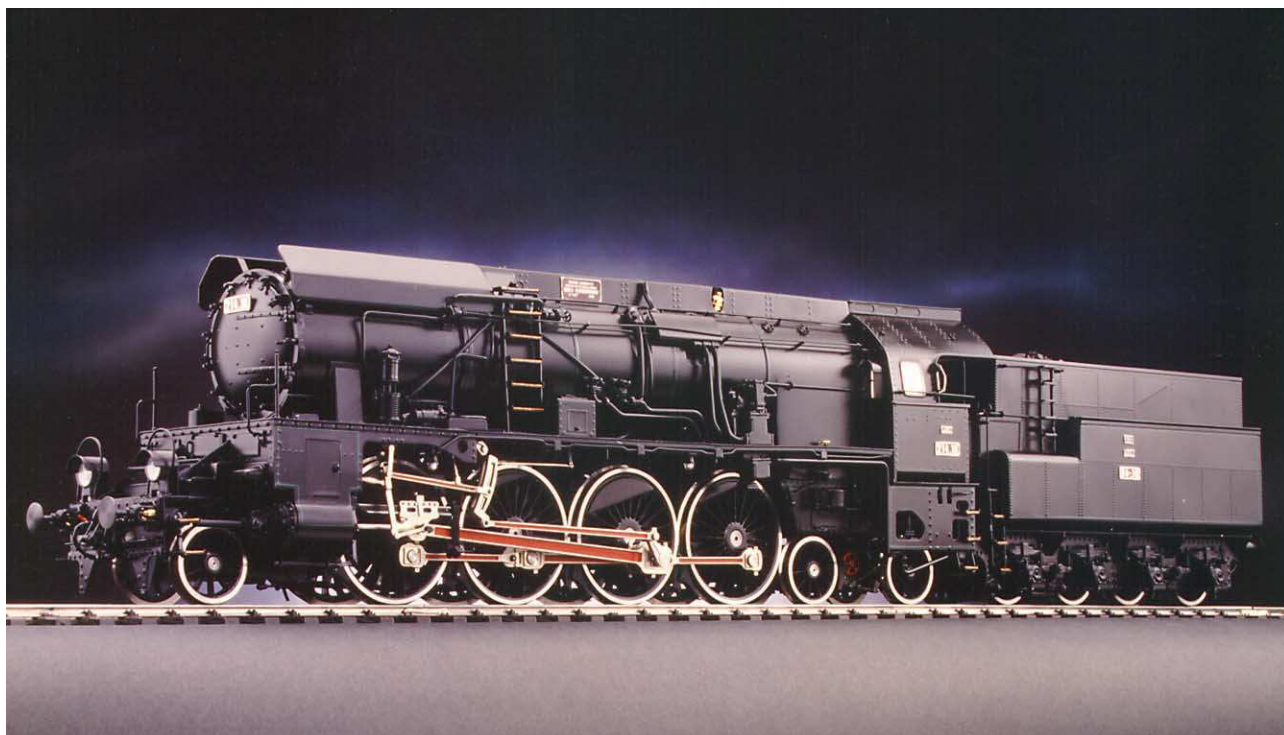
## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1935
Länge über Puffer	26.265 mm
Gewicht	203 t
Leistung	1.750 kW
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1984
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	876 mm
Gewicht	11,5 kg

# ÖBB 214



1928 wurde die erste Lokomotive für die Hauptstrecke Österreichs, die Westbahn, von der Maschinenfabrik Florisdorf geliefert. Diese Zweizylindermaschine hat sich in einer weiterentwickelten Version (214.10) auf der Strecke hervorragend bewährt. Während die ÖBB nur dreizehn Lokomotiven dieses Typs erhielt, baute man in Rumänien diese Maschinen 79 mal in Lizenz.

Von uns ist die Serie der 214 in vier verschiedenen Varianten gebaut worden. Als Lokomotive der ÖBB in der Ursprungsausführung, mit Dabeg-Mischvorwärmpumpe ist sie von uns auch im Fotografie-Strich gefertigt worden. Die Maschine der ÖBB 214.10 entsprach in ihrer Ausführung der gleichfalls von uns gebauten rumänischen Lokomotive.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1928
Länge über Puffer	22.640 mm
Gewicht	195 t
Leistung	1.950 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1986
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	755 mm
Gewicht	11 kg

# CFR 142



1928 wurde die erste Lokomotive für die Hauptstrecke Österreichs, die Westbahn, von der Maschinenfabrik Florisdorf geliefert. Diese Zweizylindermaschine hat sich in einer weiterentwickelten Version (214.10) auf der Strecke hervorragend bewährt. Während die ÖBB nur dreizehn Lokomotiven dieses Typs erhielt, baute man in Rumänien diese Maschinen 79 mal in Lizenz.

Von uns ist die Serie der 214 in vier verschiedenen Varianten gebaut worden. Als Lokomotive der ÖBB in der Ursprungsausführung, mit Dabeg-Mischvorwärmpumpe ist sie von uns auch im Fotografieanstrich gefertigt worden. Die Maschine der ÖBB 214.10 entsprach in ihrer Ausführung der gleichfalls von uns gebauten rumänischen Lokomotive.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1928
Länge über Puffer	22.640 mm
Gewicht	195 t
Leistung	1.950 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1986
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	755 mm
Gewicht	11 kg

# Bay. Staatsbahn D VIII / DRG BR 98<sup>6</sup>



Für die gebirgige Strecke von Freilassing nach Berchtesgaden wurde von Krauss die D VIII für die Bayerische Staatsbahn entwickelt. Von 1888 bis 1893 wurden zehn Maschinen dieser leistungsfähigen Tender-Lok geliefert. Neu an ihr waren das Krauss-Helmholtz-Gestell und die Riggenbach-Gegendruckbremse.

Die neun von der Reichsbahn übernommenen Maschinen wurden 1931 bis 1935 ausgemustert.

Wir haben die D VIII in ihrer wunderschönen schwarz/grünen Lackierung mit beigefarbenen Zierlinien und als DRG BR 98<sup>6</sup> gebaut.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1888
Länge über Puffer	9.130 mm
Gewicht	43 t
Leistung	320 kW
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1987
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	304 mm
Gewicht	6,5 kg

# PLM 220 A »Coupe Vent«



Für den Personenschnellverkehr im Rhonetal in den Werkstätten der PLM gebaut, war die Grande »C« für ihre Zeit sehr fortschrittlich im Design. Sie wurde daher meist auch nur als »Coupe Vent« (»Wind-schneider«) bezeichnet. Das Triebwerk bestand aus einer Vierzylinderverbundmaschine.

Das Modell der »Coupe Vent« ist die einzige von uns gebaute Lokomotive, die aus Platzgründen den Motor im Tender hat. Neben zwei Tenderachsen werden über ein Kardangelenke auch die Treibachsen der Lok angetrieben.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1898
Länge über Puffer	18.992 mm
Gewicht	90 t

## Unser Modell

Baujahr	1988
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	635 mm
Gewicht	8 kg



# DB BR 23



1950 wurde die erste 1'C1' Personenzuglokomotive von Henschel an die Bundesbahn geliefert. Die Konstruktion basierte auf einem Entwurf aus dem Jahr 1941, war jedoch eine reine Schweißkonstruktion. Die letzte Lok dieser Baureihe war die 23 105 und zugleich die letzte an die Bundesbahn gelieferte Dampflokomotive überhaupt.

Unsere Modelle geben die in Führerhaus und Kesselarmaturen differierenden Varianten der 23 001, 23 046 und 23 105 wieder.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1950
Länge über Puffer	21.325 mm
Gewicht	132 t
Leistung	1.320 kW
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1989
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	666 mm
Gewicht	9 kg

# Berkshire »Nickel Plate Road«



Nach einem Entwurf aus den dreißiger Jahren entstand später die wohl gelungenste Berkshire. Von 1942 bis 1949 wurden insgesamt 55 Lokomotiven bei den Lima-Lokomotiv-Werken gebaut. Die letzte Berkshire war zugleich auch die letzte Dampflok aus diesem Werk. Die Maschinen waren im schweren Schnellgüterzugdienst und ab und zu im Personenverkehr eingesetzt.

Unserer Serie der Berkshire lag ursprünglich eine Zusammenarbeit mit einem amerikanischen Händler zugrunde. Nach dessen vorzeitigen Ausscheiden aus dem Projekt blieben jedoch fast alle Modelle in Europa. Auf Anregung eines Kunden wurden aus einigen Modellen dieser Serie durch Umbau und Neulackierung eine Serie von Modellen der Lokomotiven der »Capital Cities Route« geschaffen.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1944
Länge über Puffer	30.846 mm
Gewicht	308 t
Leistung	2.500 kW
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1991
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	964 mm
Gewicht	14,5 kg

# Berkshire "Capital Cities Route"



Nach einem Entwurf aus den dreißiger Jahren entstand später die wohl gelungenste Berkshire. Von 1942 bis 1949 wurden insgesamt 55 Lokomotiven bei den Lima-Lokomotiv-Werken gebaut. Die letzte Berkshire war zugleich auch die letzte Dampflok aus diesem Werk. Die Maschinen waren im schweren Schnellgüterzugdienst und ab und zu im Personenverkehr eingesetzt.

Unserer Serie der Berkshire lag ursprünglich eine Zusammenarbeit mit einem amerikanischen Händler zugrunde. Nach dessen vorzeitigen Ausscheiden aus dem Projekt blieben jedoch fast alle Modelle in Europa. Auf Anregung eines Kunden wurden aus einigen Modellen dieser Serie durch Umbau und Neulackierung eine Serie von Modellen der Lokomotiven der »Capital Cities Route« geschaffen.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1944
Länge über Puffer	30.846 mm
Gewicht	308 to
Leistung	2.500 kW
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1991
Maßstab/Spur	1:32
Länge über Puffer	964 mm
Gewicht	14,5 kg

# PLM 241 C



Die PLM 241 C war eine Versuchslok aus dem Jahr 1931. Zu einer Legende wurde diese Maschine nach einem Wettrennen mit einem Bugatti. Die Lokomotive erwies sich in Versuchen jedoch als sehr schwach und anfällig. Sie ging dann in verbesserter Ausführung als 241 P in Serie.

Unser Modell hat als Besonderheit eine automatische Vorrichtung zur Umsteuerung. Dabei wird bei Richtungsänderung ein Umsteuerantrieb, der bis 5 V arbeitet, in Gang gesetzt.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1931
Länge über Puffer	25.230 mm
Gewicht	203 t
Leistung	1.850 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1991
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	840 mm
Gewicht	11 kg

# Preußisch-Hessische Staatsbahn P 10



Die P 10 wurde als letzte und stärkste Personenzug-Lokomotive 1922 von Borsig an die Preußisch-Hessische Staatsbahn geliefert. Bis 1927 wurden 260 Maschinen dieses Typs von verschiedenen Herstellern gebaut. Vielfach in Süddeutschland eingesetzt, bewährte sich diese Lokomotive außerordentlich gut. Die letzten Loks dieser Baureihe wurden 1967 außer Dienst gestellt.

Wir haben die Lokomotive in drei Varianten gebaut: als Länderbahn, Reichsbahn und Bundesbahn.

Die preußische Ausführung in grün/schwarzer Lackierung. Die DRG BR 39 mit Wagner-Windleitblechen. Die DB BR 39 mit Witte-Windleitblechen und dem Tender 2'2'T34.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1922
Länge über Puffer	22.980 mm
Gewicht	165 t
Leistung	1.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1992
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	718 mm
Gewicht	9,5 kg

# BR 39



Die P 10 wurde als letzte und stärkste Personenzug-Lokomotive 1922 von Borsig an die Preußisch-Hessische Staatsbahn geliefert. Bis 1927 wurden 260 Maschinen dieses Typs von verschiedenen Herstellern gebaut. Vielfach in Süddeutschland eingesetzt, bewährte sich diese Lokomotive außerordentlich gut. Die letzten Loks dieser Baureihe wurden 1967 außer Dienst gestellt.

Wir haben die Lokomotive in drei Varianten gebaut: als Länderbahn, Reichsbahn und Bundesbahn. Die preußische Ausführung in grün/schwarzer Lackierung. Die DRG BR 39 mit Wagner-Windleitblechen. Die DB BR 39 mit Witte-Windleitblechen und dem Tender 2'2'T34.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1922
Länge über Puffer	22.280 mm
Gewicht	165 t
Leistung	1.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1992
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	718 mm
Gewicht	9,5 kg

# Nord 231 C



Vierzig Lokomotiven der Bauart De Glehn wurden ab 1931 an die Compagnie du Nord geliefert. Hersteller dieser schönen Pacific-Lok war die Firma Cail. 1936 wurden einige dieser Maschinen dem Trend der Zeit angepasst und mit einer Stromlinienverkleidung versehen.

Die 231 C haben wir in ihrer schokoladen-braunen Lackierung und in den grünen Farben der SNCF gebaut. Die Stromlinienausführung haben wir zum einen in braun mit umlaufendem weißen Zierband und in einer speziellen blauen Variante mit Union Jack und Trikolore gebaut. Vorlage hierfür war die kurzfristige Lackierung anlässlich des Besuchs des englischen Königs in Frankreich. Die Lok zog damals seinen Zug von Calais nach Paris.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1931
Länge über Puffer	22.458 mm
Gewicht	160 t
Leistung	1.980 kW
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1993
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	702 mm
Gewicht	9 kg

# Nord 231 C Stromlinienverkleidung



Vierzig Lokomotiven der Bauart De Glehn wurden ab 1931 an die Compagnie du Nord geliefert. Hersteller dieser schönen Pacific-Lok war die Firma Cail. 1936 wurden einige dieser Maschinen dem Trend der Zeit angepasst und mit einer Stromlinienverkleidung versehen.

Die 231 C haben wir in ihrer schokoladen-braunen Lackierung und in den grünen Farben der SNCF gebaut. Die Stromlinienausführung haben wir zum einen in braun mit umlaufendem weißen Zierband und in einer speziellen blauen Variante mit Union Jack und Trikolore gebaut. Vorlage hierfür war die kurzfristige Lackierung anlässlich des Besuchs des englischen Königs in Frankreich. Die Lok zog damals seinen Zug von Calais nach Paris.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1931
Länge über Puffer	22.458 mm
Gewicht	160 t
Leistung	1.980 kW
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1993
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	702 mm
Gewicht	9 kg



# BR 18<sup>3</sup> / Badische Staatsbahn IV h



Insgesamt 20 Maschinen dieses Typs wurden in der Zeit von 1918 bis 1920 gebaut. Ihr Einsatzgebiet war die flache Oberrheinstraße von Offenburg bis Basel. Schon 1948 kam für die meisten Maschinen das Aus. Nur zwei Loks verblieben bis 1968 im BZA Minden.

Die 18314 verblieb nach dem Krieg in der DDR. Nach 1960 erfolgte die Rekonstruktion mit neuem Kessel, Riggerbach-Gegendruckbremse und niedriger Umlaufschürze.

Heute kann man die Lok im Auto- und Technikmuseum in Sinsheim sehen.

Unsere Serie beinhaltet vier Varianten. Die Badische Staatsbahn IVh, ausgeführt in blau/roter Lackierung. Die DRG BR 18<sup>3</sup> mit kleinen Wagner-Windleitblechen. Die DB 18323 mit Witte-Windleitblechen, wie sie vor der Hochschule in Offenburg steht. Die 18314 der DR, wie sie am Ende aussah, mit Ölfeuerung in grün/roter Lackierung mit weißem Zierstreifen.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1918
Länge über Puffer	23.230 mm
Gewicht	160 t
Leistung	1.460 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1994
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	726 mm
Gewicht	10,5 kg

# DR 18314



Insgesamt 20 Maschinen dieses Typs wurden in der Zeit von 1918 bis 1920 gebaut. Ihr Einsatzgebiet war die flache Oberrheinstrecke von Offenburg bis Basel. Schon 1948 kam für die meisten Maschinen das Aus. Nur zwei Loks verblieben bis 1968 im BZA Minden.

Die 18314 verblieb nach dem Krieg in der DDR. Nach 1960 erfolgte die Rekonstruktion mit neuem Kessel, Riggenbach-Gegendruckbremse und niedriger Umlaufschürze.

Heute kann man die Lok im Auto- und Technikmuseum in Sinsheim sehen.

Unsere Serie beinhaltet vier Varianten. Die Badische Staatsbahn IVh, ausgeführt in blau/roter Lackierung. Die DRG BR 18<sup>3</sup> mit kleinen Wagner-Windleitblechen. Die DB 18323 mit Witte-Windleitblechen, wie sie vor der Hochschule in Offenburg steht. Die 18314 der DR, wie sie am Ende aussah, mit Ölfeuerung in grün/roter Lackierung mit weißem Zierstreifen.

## Das Vorbild

Umbau	1960
Länge über Puffer	23.630 mm
Gewicht	162 t
Leistung	1.500 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1994
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	739 mm
Gewicht	11 kg

# BR 45



Als stärkste Dampflokomotive ist die BR 45 in den Jahren 1936 und 1937 von Henschel entwickelt worden. Es wurden zunächst zwei und im Jahr 1940 weitere 26 Maschinen gebaut. 1968 wurde die BR 45 aus dem Plandienst genommen. Eine Maschine steht heute im Verkehrsmuseum Nürnberg.

Unser Modell haben wir in DRG-Ausführung mit Wagner-Windleitblechen und in der DB-Ausführung mit Witte-Windleitblechen gebaut.

Ein Modell dieser Serie war die 1000ste Bockholt-Lokomotive.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1936
Länge über Puffer	25.645 mm
Gewicht	219 t
Leistung	2.100 kW
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1996
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	802 mm
Gewicht	11 kg

# BR 65



1951 wurden die ersten Tender-Lokomotiven der BR 65 in Dienst gestellt. Dem Neubauprogramm der DB entsprechend wurden sie im Vorstadtverkehr von Großstädten eingesetzt. Die letzten von insgesamt 18 Maschinen wurden 1956 von Krauss-Maffei geliefert. Die Ausmusterung erfolgte bereits ab 1966.

Unser Modell haben wir in zwei Varianten gebaut; entsprechend ihren Vorbildern unterscheiden sie sich in der Art der Speisewasservorwärmer und der Führerhausform.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1951
Länge über Puffer	15.475 mm
Gewicht	102 t
Leistung	1.100 kW
Höchstgeschwindigkeit	85 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1997
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	484 mm
Gewicht	9 kg

# Sächsische Staatsbahn XX HV



In der Zeit von 1918 bis 1925 wurden insgesamt 23 Maschinen dieser Vierzylinderlokomotive von Hartmann in Chemnitz gebaut. 20 Loks versahen nach 1945 noch viele Jahre ihren Dienst bei der DR. Mitte der sechziger Jahre wurden die 19015 und die 19022 mit neuen Kesseln versehen und als Bremslok bei der Versuchsanstalt in Halle eingesetzt. Die 19015 wurde auch noch auf Ölfeuerung umgestellt.

Unsere Modellserie besteht aus der Länderbahnausführung in grün und der DRG 19017, wie sie heute noch im Verkehrsmuseum in Dresden zu sehen ist.

Als vom Urmodell stark abweichende Variante haben wir die DR 19015 Reko mit Ölfeuerung und fünfsichtigem Tender gebaut.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1918
Länge über Puffer	22.632 mm
Gewicht	159 t
Leistung	1.340 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1998
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	707 mm
Gewicht	10 kg

# BR 19<sup>0</sup>



In der Zeit von 1918 bis 1925 wurden insgesamt 23 Maschinen dieser Vierzylinderlokomotive von Hartmann in Chemnitz gebaut. 20 Loks versahen nach 1945 noch viele Jahre ihren Dienst bei der DR. Mitte der sechziger Jahre wurden die 19015 und die 19022 mit neuen Kesseln versehen und als Bremslok bei der Versuchsanstalt in Halle eingesetzt. Die 19015 wurde auch noch auf Ölfeuerung umgestellt.

Unsere Modellserie besteht aus der Länderbahnausführung in grün und der DRG 19017, wie sie heute noch im Verkehrsmuseum in Dresden zu sehen ist.

Als vom Urmodell stark abweichende Variante haben wir die DR 19015 Reko mit Ölfeuerung und fünfsichtigem Tender gebaut.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1918
Länge über Puffer	22.632 mm
Gewicht	159 t
Leistung	1.340 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1998
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	707 mm
Gewicht	10 kg

# DR 19015



In der Zeit von 1918 bis 1925 wurden insgesamt 23 Maschinen dieser Vierzylinderlokomotive von Hartmann in Chemnitz gebaut. 20 Loks versahen nach 1945 noch viele Jahre ihren Dienst bei der DR. Mitte der sechziger Jahre wurden die 19015 und die 19022 mit neuen Kesseln versehen und als Bremslok bei der Versuchsanstalt in Halle eingesetzt. Die 19015 wurde auch noch auf Ölfeuerung umgestellt.

Unsere Modellserie besteht aus der Länderbahnausführung in grün und der DRG 19017, wie sie heute noch im Verkehrsmuseum in Dresden zu sehen ist.

Als vom Urmodell stark abweichende Variante haben wir die DR 19015 Reko mit Ölfeuerung und fünfsichtigem Tender gebaut.

## Das Vorbild

Umbau	1961
Länge über Puffer	24.540 mm
Gewicht	189 t
Leistung	ca. 1.500 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1998
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	767 mm
Gewicht	10,8 kg

# Württembergische Staatsbahn C



In der Zeit von 1909 bis 1921 wurden von der Maschinenfabrik Esslingen 41 Maschinen an die Württembergische Staatsbahn geliefert.

Die elegante Lok mit ihren relativ kleinen Treibrädern von 1800 mm Durchmesser war für ihr hügeliges Einsatzgebiet ideal geeignet. Sie war leistungsstark und sparsam. Schon 1955 wurden die letzten beiden von insgesamt 37 übernommenen Maschinen bei der DB ausgemustert.

Die von uns gebaute Serie umfasste zwei Länderbahn- und je eine DRG- und DB-Ausführung. Die erste Länderbahn-Ausführung entsprach den 1909 gelieferten Maschinen mit grau/blauer Lackierung und kurzem Tender. Die zweite Variante war grün/rot und mit preußischem Tender. Die DRG- und DB-Maschinen unterschieden sich nur in der Instrumentierung wie Pumpen und Lichtmaschine.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1909
Länge über Puffer	21.855 mm
Gewicht	85,2 t
Leistung	1.360 kW
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1999
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	683 mm
Gewicht	10,7 kg



# BR 18<sup>1</sup>



In der Zeit von 1909 bis 1921 wurden von der Maschinenfabrik Esslingen 41 Maschinen an die Württembergische Staatsbahn geliefert.

Die elegante Lok mit ihren relativ kleinen Treibrädern von 1800 mm Durchmesser war für ihr hügeliges Einsatzgebiet ideal geeignet. Sie war leistungsstark und sparsam. Schon 1955 wurden die letzten beiden von insgesamt 37 übernommenen Maschinen bei der DB ausgemustert.

Die von uns gebaute Serie umfasste zwei Länderbahn- und je eine DRG- und DB-Ausführung. Die erste Länderbahn-Ausführung entsprach den 1909 gelieferten Maschinen mit grau/blauer Lackierung und kurzem Tender. Die zweite Variante war grün/rot und mit preußischem Tender. Die DRG- und DB-Maschinen unterschieden sich nur in der Instrumentierung wie Pumpen und Lichtmaschine.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1999
Länge über Puffer	21.855 mm
Gewicht	85,2t
Leistung	1.360 kW
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1999
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	683 mm
Gewicht	10,7 kg

# BR 52



# DR 52 001



Die BR 52 wird auch einfach als die »Kriegslok« bezeichnet. Ihre stark vereinfachte Konstruktion, basierend auf der BR 50, führte zu hohen Einspareffekten hinsichtlich Bauzeit und Material. Die Verringerung des Bedarfs an den besonders knappen Buntmetallen gelang bei diesem Typ sehr gut. Von September 1942 bis April 1945 verließen ca. 6 200 Maschinen der BR 52 die dreizehn an der Herstellung beteiligten Fabriken.

Unser Modell stellt die BR 52 001 in ursprünglicher Ausführung im September 1942 dar. Die Lok hat einen Wannentender und Kälteschutzverkleidung für den Einsatz in Rußland. Die Farbe des Modells ist dunkelgrau.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1942
Länge über Puffer	22.975 mm
Gewicht	114 t
Leistung	1.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2000
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	718 mm
Gewicht	9,2 kg

# DB 52



Neben den vielen Lokomotiven der BR 52, die den Krieg überstanden hatten, wurden bei den Firmen Henschel und Jung nach dem Krieg noch veränderte Maschinen der BR 52 gebaut, um den großen Mangel an Lokomotiven abzumildern. Es kamen bei den Loks verschiedene Systeme an Speisewasservorwärmern zum Einsatz.

Unser Modell orientiert sich an der BR 52891 mit Heintl-Mischvorwärmer und einer Kolbenspeisepumpe. Die Vorlaufachse hat Speichenräder. Die Lackierung ist wie bei der DB üblich schwarz/rot.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1948
Länge über Puffer	22.975 mm
Gewicht	155 t
Leistung	1.250 kW
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2000
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	718 mm
Gewicht	9,2 kg

# DR 52 1850



Die Kondenslokomotiven waren für Strecken mit mangelhafter oder fehlender Wasserversorgung in Rußland gedacht. Bis zu 1 000 km weit konnte so eine Lok fahren, ohne Wasser zu fassen. Es wurden nur ca. 30 Kondensloks mit fünfachsigem Tender geliefert. Die nachfolgenden Maschinen wurden in Ermangelung von genügend Kondensatoren in vierachsiger Ausführung gebaut. Für den Bau der Kondenslok war allein Henschel zuständig.

Unser Modell der Kondenslok hat angetriebene Lüfterräder und zu öffnende Jalousien im Tender. Wir haben die Lok in ihrer ursprünglichen Ausführung ohne Windleitbleche gebaut.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1943
Länge über Puffer	27.535 mm
Gewicht	169 t
Leistung	1.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2000
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	861 mm
Gewicht	11 kg

# ÖBB 52 6649



Mit einem Kabinenwandtender haben wir eine österreichische Version in schwarz mit rotem Gestänge angeboten.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1942
Länge über Puffer	22.975 mm
Gewicht	114 t
Leistung	1.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2000
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	718 mm
Gewicht	9,2 kg

## T 14/BR 93 und T 14<sup>1</sup>/BR 93<sup>1</sup>



1913 entwickelte Henschel eine 1'D1'h2 Tenderlokomotive für den schweren Personen- und Güternahverkehr. Als Neukonstruktion hatte diese Maschine eine Ölzusatzfeuerung für raucharmen Betrieb auf der Berliner Stadtbahn.

Die ursprünglich als T14 und später als BR93<sup>0-4</sup> bezeichnete Lok erbrachte zwar gute Leistungen und wies auf Grund ihrer symmetrischen Achsanordnung gute Laufeigenschaften in beide Fahrrichtungen auf, hatte aber durch die gedrungene Bauweise eine ungünstige Achslastverteilung.

Daher versuchte man bei der nachfolgenden Baureihe T 14<sup>1</sup> (später BR 93<sup>5-12</sup>) die Konstruktion zu verbessern. Neben einer Verbesserung der Wartungsfreundlichkeit konnte dabei auch dem Wunsch, größere Vorräte (hier insbesondere Wasser) mitführen zu können, nachgekommen werden.

Von beiden Typen wurden insgesamt weit über 1000 Maschinen beschafft, die ihren Dienst sowohl bei der DB als auch bei der DR bis Ende der 60er Jahre verrichteten.

# T 14



T 14 8547



T 14 8553



# BR 93



# BR 93<sup>1</sup>



DB 93 1074



Das Vorbild	T 14/BR 93	T 14 <sup>1</sup> /BR 93 <sup>1</sup>
Inbetriebnahme	1914	1918
Länge über Puffer	13.800 mm	14.550 mm
Gewicht	97,6 t	100,4 t
Leistung	980 PS	1050 PS
Höchstgeschwindigkeit	65 km/h	70 km/h

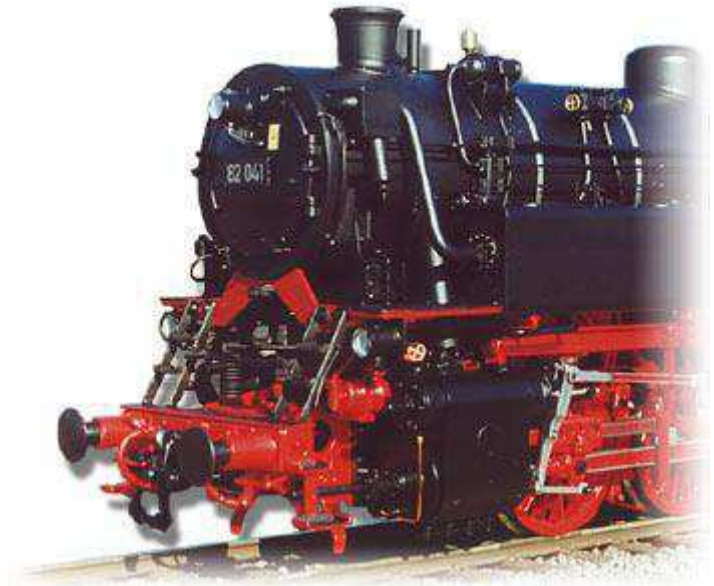
Unser Modell	T 14/BR 93	T 14 <sup>1</sup> /BR 93 <sup>1</sup>
Baujahr	2002	2002
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	431 mm	454 mm
Gewicht	7,5 kg	7,8 kg

## BR 82

Die BR 82 gehörte neben der BR 23 und der BR 65 zu den letzten Dampflokneuentwicklungen nach dem Krieg in Deutschland.

Als Ersatz für die BR 94 (ehemals T 16) und die BR 87 der Hamburger Hafenbahn war die BR 82 für den schweren Güternah-, Rangier- und Ablaufbetrieb konstruiert.

Wie alle Neubauloks war die BR 82 eine reine Schweißkonstruktion.  
Unser Modell gibt es in zwei Varianten: die BR 82 013 und die BR 82 041.



# BR 82 013



Bundesbahnausführung in schwarz/rot mit Dreispitzenlicht/Zweispitzenlicht und Bundesbahnschriftzug, Oberflächenvorwärmer und Kolbenspeisepumpe, eingezogenen Türen im Führerhaus und Lüfteraufsatz, offene Steuerbocknische unter dem Wasserkasten, weiter vorn sitzende Tritteinpolterungen im Wasserkasten, am Führerhaus sitzende Pfeife.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1954
Länge über Puffer	14.060 mm
Gewicht	94,1 to
Leistung	-
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2002
Maßstab/Spur	1:32
Länge über Puffer	439 mm
Gewicht	7,5 kg

# BR 82 041



Bundesbahnausführung in schwarz/rot mit Dreispitzenlicht, Mischvorwärmer und Turbospeisepumpe, Riggenbach-Gegendruckbremse, rundem Führerhaus, vorn auf dem Kessel sitzende Pfeife, geschlossene Steuerbocknische im Wasserkasten, am Führerhaus liegende Tritteinpolterungen.

Das Vorbild	
Inbetriebnahme	1954
Länge über Puffer	14.060 mm
Gewicht	94,1 to
Leistung	-
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h

Unser Modell	
Baujahr	2002
Maßstab/Spur	1:32
Länge über Puffer	439 mm
Gewicht	7,5 kg

## BR 03<sup>10</sup>

Die Lokomotiven der Baureihe 03<sup>10</sup> waren Dreizylindermaschinen mit Stromlinienverkleidung für den leichten Personenschnellverkehr. Die 1935 projektierte Lok konnte nach ihrer Indienstellung im Jahre 1939 ihre Leistungsfähigkeit aber nicht unter Beweis stellen, da es inzwischen auf den Reichsbahnstrecken fast keinen Schnellverkehr mehr gab. Es wurde daher in den folgenden Jahren damit begonnen die Verkleidungen zu entfernen. Bedingt durch falsche Materialwahl (St. 47) für den Kessel, wurden in den 50er Jahren sehr schnell bei beiden Deutschen Bahnen die Loks der BR 03<sup>10</sup> mit Neubaukesseln ausgerüstet. Hierdurch entstanden eine Vielzahl neuer Varianten.

Unser Modell haben wir in folgenden Varianten gebaut:

- ursprüngliche Ausführung mit am Fahrwerk hochgezogener Stromlinienverkleidung (03 1020),
- Version für den Schnellzug „Blauer Enzian“ (03 1014),
- mit Neubaukessel und einem Dom (03 1073) und
- mit Neubaukessel und Ölfeuerung als „Traditionslok“ (03 1010-2)



# BR 03 1020



Die Ursprungsausführung der leichten Dreizylinder-Schnellzuglokomotive BR 03<sup>10</sup> hatte eine Stromlinienverkleidung. Die BR 03 1020 war die 15 000ste Lokomotive der Lokomotivfabrik Borsig. Kriegsbedingt wurden die unteren Teile der Stromlinienverkleidung schnell wieder abgebaut, da durch sicherheitsbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen auf allen Reichsbahnstrecken die Triebwerke zu Überhitzung neigten und das Personal durch die Verkleidung bei Wartungsarbeiten behindert wurde.

Beim Modell lassen sich die Fronttüren öffnen und geben den Blick frei auf die eigentliche Kesseltür, die sich auch öffnen lässt.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1939
Länge über Puffer	23.905 mm
Gewicht	176 t
Leistung	1.324 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2003/04
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	747 mm
Gewicht	ca. 11 kg

# BR 03 1014



Die BR 03 1014 gehörte zu drei Maschinen bei denen nicht nur die Verkleidung entfernt, sondern auch die oben abgeflachte Kesseltür durch eine runde ersetzt wurde diese drei Lokomotiven haben 1950 einen blauen Anstrich erhalten, sie wurden vor den xBlauen Enzianx, einen der ersten besseren Reisezüge nach dem Krieg, eingesetzt.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1939
Länge über Puffer	23.905 mm
Gewicht	176 t
Leistung	1.324 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2003/04
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	747 mm
Gewicht	ca. 11 kg



# BR 03 1073



Die BR 03 1073 hat Mitte der 50er einen Neubaukessel erhalten, da der erste Kessel, wie bei allen Lokomotiven dieser Baureihe, durch falsche Materialwahl (St.47) sehr schnell schadhaft geworden ist. Typisch für die Loks mit Neubaukessel waren genau wie bei der BR 01 die seitlich des Kessels auf den Umläufen angebrachten Sandkästen.

Als Besonderheit dieser Baureihe kann man die Kohlenabdeckung des Tenders betrachten. Sie hatte den Zweck, die Kohle vor Nässe und die anhängenden Waggons vor Schmutz zu schützen. In der Praxis haben die Bewegungselemente der Hauben sich als empfindlich und schnell schadhaft erwiesen.

1966 wurden die letzten Loks bei der Bundesbahn außer Dienst gestellt und in den folgenden Jahren verschrottet.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1939
Länge über Puffer	23.905 mm
Gewicht	176 t
Leistung	1.324 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2003/04
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	747 mm
Gewicht	ca. 11 kg

# BR 03 1010-2



In der DDR hat die BR 03 1010 nicht nur einen neuen Kessel bekommen, sondern war zwischenzeitlich sogar auf Ölfeuerung umgestellt worden.

Die von uns gebaute Ausführung entspricht der Traditionslok mit sonst nicht üblichem Zierrat in Messing.

Die noch heute betriebsfähige Lok leistet noch gute Dienste bei Sonderfahrten.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1939
Länge über Puffer	23.905 mm
Gewicht	176 t
Leistung	1.324 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2003/04
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	747 mm
Gewicht	ca. 11 kg

## Württembergische „K“/BR 59



Die württembergische K und spätere BR 59 war Deutschlands einziger Sechskuppler.

Gebaut wurde die schwere Güterzuglokomotive für die Geislinger Steige von der Maschinenfabrik Esslingen. Baubeginn der ersten Vierzylinderloks war 1917. Kriegsbedingt verzögerte sich die Fertigung der ersten drei Maschinen, deren Hauptmerkmal der kleinere Kesselaufbau mit Dom und nur einem Sandkasten war. Die gesamte Serie umfasste 44 Lokomotiven, von denen die letzten 1924 geliefert wurden.

Die meisten Maschinen hatten unter einer Verkleidung auf dem Kessel vorne einen großen Sandkasten mit zwei Einfüllklappen und hinter dem Dom einen kleineren Sandkasten.

Neben der Geislinger Steige wurde die mit 1.900 PS stärkste deutsche Länderbahnlok im zweiten Weltkrieg auf der österreichischen Semmering Strecke eingesetzt.

Bedingt durch die Elektrifizierung der Geislinger Steige wurden die langsamen Maschinen ab 1953 verschrottet.

Wir bieten folgende Varianten an:

- Länderbahn 1801 mit Tender württ. Bauart 2'2'T20
- Länderbahn und kurzer Kesselaufbau
- Länderbahn 1832 mit Tender württ. Bauart 2'2'T31.5 und langem Kesselaufbau
- DRG Ausführung mit Lichtmaschine und Tender 2'2'T21.5 mit Fachwerkdrehgestellen

# BR 59038



Die BR 59038 besitzt Triebwerksbeleuchtung und ist mit einem Württembergischen Tender wü. 2'2'T30 gekoppelt.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1917
Länge über Puffer	20.200 mm
Gewicht	108 t
Leistung	1.920 kW
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2004
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	631 mm
Gewicht	10 kg

# BR 59040



Die BR 59040 ist mit dem preußischen Tender pr. 2'2'T21,5 gekoppelt.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1917
Länge über Puffer	20.200 mm
Gewicht	108 t
Leistung	1.920 kW
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2004
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	631 mm
Gewicht	10 kg

# Württembergische K 1801



Unser Modell stellt die erste Länderbahnausführung in grau-blauer Farbe dar.

Das Modell hat auf dem Kessel den kleinen Dampfdom und unter dem Kessel einen kastenförmigen Speisewasservorwärmer.

Die Lok ist mit dem Tender wü. 2'2'T20 ohne Kohlenkastenaufbau gekoppelt.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1917
Länge über Puffer	20.200 mm
Gewicht	108 t
Leistung	1.920 kW
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2004
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	631 mm
Gewicht	10 kg

# Württembergische K 1832



Die Lok ist grün-rot lackiert und hat den großen Dampfdom auf dem Kessel, sowie einen kastenförmigen Speisewasservorwärmer unter dem Kessel.

Der Tender wü. 2'2'T20 hat einen Kohlenkasten mit seitlichen Werkzeugkästen.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1917
Länge über Puffer	20.200 mm
Gewicht	108 t
Leistung	1.920 kW
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2004
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	631 mm
Gewicht	10 kg

# ÖBB 659.29



Die ÖBB 659.29 ist schwarz lackiert, teilweise glänzend, und hat blanke Kesselbänder. Gekoppelt ist sie mit dem Tender wü. 2'2'T30 oder pr. 2'2'T21,5.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1917
Länge über Puffer	20.200 mm
Gewicht	108 t
Leistung	1.920 kW
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2004
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	631 mm
Gewicht	10 kg



# Preußische S 10 / BR 17



Die Lokomotive zum Kaiser-Wilhelm-Zug.

Von 1910 bis 1914 wurden über 200 Maschinen dieser 4-Zylinder (Vierlinge) Heißdampf-Lokomotive von Schwartzkopf und Vulcan gebaut.

Mit Ende der Reichsbahngesellschaft (DRG) wurden 1948 die letzten Lokomotiven diesen Typs ausgemustert.

Unsere Länderbahnausführung ist grün-schwarz-rot mit Zierlinien an Zylinder, Führerhaus und Tender.

Die Reichsbahnausführung wird mit Generator und Triebwerksbeleuchtung gebaut.

Beide Ausführungen sind mit dem Tender pr. 2'2'T31,5 gekoppelt.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1910
Länge über Puffer	20.750 mm
Gewicht	82,6 t
Leistung	1.180 PS
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2005
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	648,8 mm
Gewicht	ca. 9,5 kg



Preußische S10



BR 17

# Normalspurzahnradlokomotive Ptzl. $\frac{3}{4}$



Das Vorbild unserer ersten Modelllokomotive mit echtem Zahnradantrieb wurde 1912 auf der Strecke Passau-Wegscheid in Dienst gestellt. Bei der Erschließung des Bayrischen Wald im Grenzgebiet zu Österreich war man auf Grund geografischer Gegebenheiten gezwungen, die Strecke mit Steigungen bis zu 14 % zu bauen. Solche Steigungen waren im normalen Adhäsionsbetrieb nicht zu bewältigen. So entstand die einzige Normalspur-Zahnradstrecke.

Das 5,5 kg schwere Modell ist dem Vorbild exakt nachgebildet, d. h. wenn der Zahnradantrieb im Eingriff ist, läuft das obere Triebwerk doppelt so schnell und von der Drehrichtung her entgegengesetzt dem Reibungsantrieb.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1912
Länge über Puffer	10.490 mm
Gewicht	48,3 to
Leistung	-
Höchstgeschwindigkeit	12/45 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2005/2006
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	330 mm
Gewicht	ca. 5,5 kg

Die 3 Vorserienmodelle, sowie die Konstruktion wurden von unserem Senior und Altmeister des Eisenbahnmodellbaus Egon Bockholt geschaffen.

Die Modelle zeigen die Ptzl.  $\frac{3}{4}$  zu Länderbahn-, Reichsbahn- und Bundesbahnzeit.

Die Bundesbahnausführung erhält in der Serie die Nr. 97103.

Die Leistungsfähigkeit dieser kleinen Maschine haben wir in München auf der internationalen Modellbahnausstellung demonstriert. Die Lokomotive fuhr mit einem 22 kg schweren Zug auf der 14 % Steigung problemlos an.



# Preußische S6 / BR 13



Die preußische S6 /BR 13 wurde von der KPEV für den leichten Schnellzugverkehr in der Ebene konstruiert.

Ab 1906 wurden 286 Maschinen gebaut und in den Dienst gestellt. Später erfolgte eine Übernahme in die DRG, wo sie fortan unter dem Namen BR 13 im Dienst stand. Zwischen 1923 und 1928 wurden die Maschinen ausgemustert.

Auf Grund eines hohen Bedarfes an Transportkapazitäten, während des 2. Weltkrieges, wurden einige Maschinen wieder aktiviert.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1906
Länge über Puffer	18.350 mm
Gewicht	60,6 t
Leistung	925 kW
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2006/2007
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	573,5 mm
Gewicht	ca. 7 kg



Preußische S6



DRG BR13

# Sächs. XVIII H / BR 18



Sächs. XVIII in grün-roter Länderbahnlackierung, mit Messinglaternen und Stangenpuffer

Die sächs.XVIII wurde 1917 in Dienst gestellt.

Zuerst sollte Hartmann die bay. S3/6 in Lizenz fertigen, diese Pläne zerschlugen sich, und so wurde eine neue Lokomotive konstruiert die sächs. XVIII, sie besaß ein Dreizylinder - Heißdampf - Triebwerk.

Unter der Fabriknr. 3966-3975 lieferte die Sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz (vormals R. Hartmann) bis 1918 10 Maschinen an die Sächsische Staatsbahn ab, sie erhielten die Bahnnummern 196-205.

Nach 1945 blieben alle 10 Lokomotiven bei der Reichsbahn Ost, und verrichteten als BR18.0 ihren Dienst überwiegend im sächsischen Schnellbahn Verkehr. Ab 1963 wurden die Lokomotiven nacheinander aus dem Verkehr gezogen.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1917
Länge über Puffer	22.150 mm
Gewicht	93,5 t
Leistung	1250 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2008/2009
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	692,5 mm
Gewicht	ca. 9 kg



BR18.0 in rot-schwarzer Reichsbahnlackierung, DRG und DR Ausführung mit Windleitblechen



# BR 42



DB BR 42 9000 (Franco-Crosti)

## DB BR 42 9000 (Franco-Crosti)

Im Jahr 1950 wurden 2 nicht fertiggestellte 52-iger mit Speisewasservorwärmer von der ital. Firma Franco-Crosti ausgerüstet. Durch den daraus resultierenden höheren Achsdruck wurden diese Lokomotiven als BR 42 9000 und BR 42 9001 bei der Bundesbahn geführt. Die beträchtliche Leistungssteigerung wurde mit kostenaufwendigem Verschleiß am Kessel erkaufte. Die Ausmusterung fand schon knapp 10 Jahre später statt.

## DB BR 42

Bei der Bundesbahn kamen die Lokomotiven der BR42 bis zum Ende der 50-iger Jahre zum Einsatz. Auf Grund durchgerosteter Kessel wären aufwändige Renovierungsarbeiten angefallen.

### Das Vorbild

Inbetriebnahme	1943/1950
Länge über Puffer	22.975 mm
Gewicht	154 to
Leistung	1.324 kW
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h

### Unser Modell

Baujahr	2010
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	716 mm
Gewicht	ca. 9,5 kg

## DRG BR 42

Für den schweren Güterzugeinsatz in Ergänzung zur BR52 entwickelte und ab 1943 gebaute Kriegslok. Von den über zweitausend bestellten Lokomotiven wurden bis zum Ende des Krieges 877 Stück geliefert. Am Bau waren alle damals namhaften Hersteller beteiligt. In der Ausführung war sie nicht ganz so einfach gehalten wie die BR52. Man hat zum Beispiel nicht auf die Windleitbleche verzichtet.



DB BR 42



DRG BR 42

# BBÖ 100.01/KkStB



BBÖ 100.01

Die 1'F-Gebirgsschnellzuglokomotive 100.01 der Österreichischen KkStB war die letzte Dampflok nach österreichischer Bauart und ist der konstruktive Ursprung der württembergischen Reihe K (Baureihe 59), die wir 2005 als Modell geliefert haben. Der rasch wachsende Reiseverkehr der 1909 eröffneten Tauernbahn stellte neue Anforderungen an leistungsstarke Lokomotiven für Reise- und Güterzüge.

So konstruierte Dr. Karl Gölsdorf die 100.01 als ersten kurvengängigen Sechskuppler. Die 100.01 wurde 1911 in den Dienst gestellt, und überzeugte im Betrieb mit einer gewaltigen Zugkraft. Allerdings offenbarten sich im Betrieb auch einige Unzugänglichkeiten. Daher blieb sie bis zu ihrem Ausscheiden im Jahre 1928 ein Einzelstück.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1911
Länge über Puffer	19.318 mm
Gewicht	95,8 to
Leistung	1.500 kW
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2011
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	604 mm
Gewicht	ca. 8,7 kg



KkStB

# G3/4H BR 54



Bay. G3/4H

## G3/4H

Von Maffei gebaute Heißdampf- Güterzuglokomotive. Von 1919 bis 1923 wurden 225 Stück dieses sparsamen aber leistungsfähigen C-Kupplers an die bayrische Länderbahn geliefert.

## DRG BR 54

Als BR54<sup>15-17</sup> wurden die Maschinen ohne Ausnahme von der Reichsbahn übernommen.

## DB BR 54

Viele dieser Loks überstanden den zweiten Weltkrieg und kamen bis auf wenige Ausnahmen zur Deutschen Bundesbahn. Erst 1966 wurde mit der 54 1632 in Nürnberg die letzte der Gattung G3/4H außer Dienst gestellt.

### Das Vorbild

Inbetriebnahme	1919
Länge über Puffer	17.500 mm
Gewicht	62,2 to
Leistung	765 kW
Höchstgeschwindigkeit	65 km/h

### Unser Modell

Baujahr	2013
Maßstab/Spur	1:32
Länge über Puffer	547 mm
Gewicht	7,2 kg



DRG BR 54



DB BR 54

# Preußische S10<sup>1</sup> BR17<sup>1</sup>

Pr. S10<sup>1</sup>

Die S10<sup>1</sup> war eine Neukonstruktion der Firma Henschel mit einem Vierzylinder-Heißdampf-Verbund-Triebwerk Bauart de Glehn. Zwischen 1911 und 1914 wurden insgesamt 152 Maschinen dieses Typs gebaut. Auffällig ist die versetzte Zylinderanordnung und der niedrige Umlauf. Von der S10<sup>1</sup> wurden 132 Loks in den Bestand der Reichsbahn übernommen. Während die Deutsche Bundesbahn die Maschinen schon bis 1952 ausgemustert hatte, wurden bei der Reichsbahn-Ost noch 13 Exemplare auf Kohlenstaubfeuerung umgerüstet. Im Verkehrsmuseum Dresden können Sie heute noch die teilweise zurückgebaute 17 1055 (pr. Posen 1107) sehen.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1911
Länge über Puffer	21.110 mm
Gewicht	83,1 to
Leistung	1044 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2015
Maßstab/Spur	1:32
Länge über Puffer	660 mm
Gewicht	7,5 kg



DRG BR 171



DR BR 171



# SBB A 3/5



SBB A 3/5 705

Die A 3/5 ist eine Vierzylinder-Verbund-Dampflokomotive der Bauart De-Glehn, sie besitzt drei gekuppelte Treibachsen und ein zweiachsiges Vorlaufdrehgestell. Dieser Lokomotivtyp wurde von der Jura-Simplon-Bahn bei der SLM in Winterthur bestellt. Im Jahre 1902 erfolgte die Auslieferung von zwei Prototypen. Bis 1909 wurden durch die SBB 109 Exemplare dieser Typs beschafft.

Die außenliegenden Hochdruckzylinder wirken auf die mittlere Treibachse, die leicht schräg angeordneten innenliegenden Niederdruckzylinder wirken auf die erste Treibachse. Das besondere an dieser Maschine ist, dass zwei Arten von Steuerung zum Einsatz kommen, das Außentriebwerk besitzt eine Walschaert-Steuerung, während das Innentriebwerk mit einer Joy-Steuerung arbeitet. Die Betriebsnummern 703-748 wurden mit einem vierachsigen Tender ausgeliefert, alle darauffolgenden Lokomotiven erhielten dreiachsige Tender.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1902
Länge über Puffer	18.600 mm
Gewicht	114 to
Leistung	1.000 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

## Unser Modell

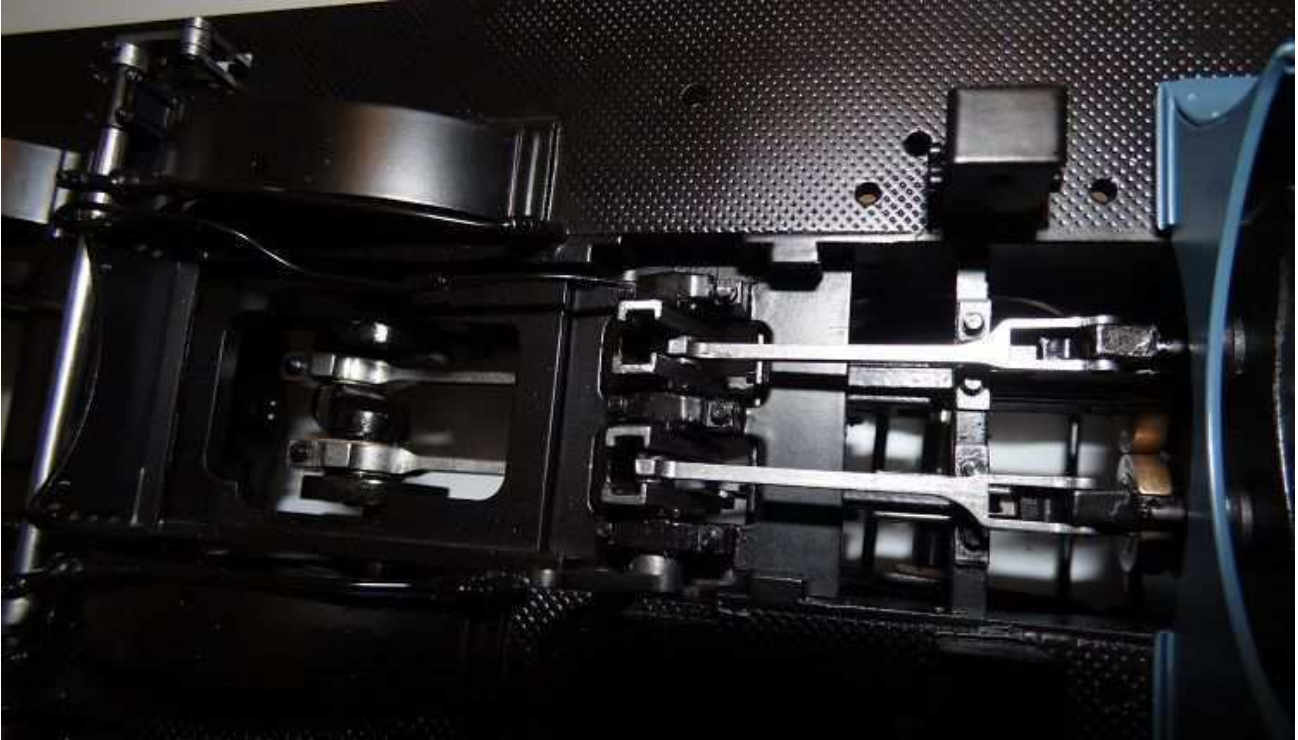
Baujahr	2017
Maßstab/Spur	1:32
Länge über Puffer	582 mm
Gewicht	7,0 kg



SBB A 3/5 710



SBB A 3/5 775



Innentriebwerk

# Sächs. I TV / BR 98.0 „Kreuzspinne“



Sächs. I TV

Bei dieser Lokomotive der Bauart Meyer besteht das Fahrgestell aus zwei getrennten Drehgestellen, wobei Hoch- und Niederdruckzylinder einander zugewandt angeordnet sind. Die sächs. I TV war einst von Hartmann für die kurvenreiche „Windbergbahn“ bei Dresden gebaut worden. Die ersten beiden Maschinen wurden bereits 1890 und 1891 geliefert. In verstärkter Ausführung folgten in den Jahren 1910 bis 1914 weitere 18 Lokomotiven. Nicht unproblematisch war diese Bauart im Hinblick auf die Laufruhe und auch die Dampfzufuhr sorgte für Probleme. Trotzdem waren bis zur endgültigen Ausmusterung im Jahr 1967 mehrere Loks im Bw Dresden-Altstadt stationiert. Im Volksmund wurde die Lokomotive als „Kreuzspinne“ bezeichnet.

Das Modell durchfuhr bei Testfahrten erfolgreich den 1020mm Radius.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1910
Länge über Puffer	11.624 mm
Gewicht	59 to
Leistung	397 kW
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2018
Maßstab/Spur	1:32
Länge über Puffer	363 mm
Gewicht	5,8 kg



DRG BR 98 001



DR BR 98 001

1973

**Diesellok-Modelle**

2020

# V 20/BR 270



In den dreißiger Jahren war die V 20 als kleine Diesellok mit hydraulischer Kraftübertragung für die deutsche Wehrmacht entwickelt worden. 27 Loks dieser Bauart überstanden den Krieg und wurden von der DB übernommen. Bis Anfang der 80er Jahre waren sie im leichten Rangierdienst tätig.

Anlässlich des 20-jährigen Bestehens der Firma Bockholt am 1. April 1993 wurde die V 20 als Jubiläumslok vorgestellt und zum Verkauf angeboten. Sie wurde sowohl als Reichsbahn- wie auch als DB-Lok herausgebracht.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1940
Länge über Puffer	8.000 mm
Gewicht	27 t
Leistung	150 kW
Höchstgeschwindigkeit	55 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1993
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	250 mm
Gewicht	3 kg

# DR V 200 »Taigatrommel«



Wie der Name »Taigatrommel« schon sagt, ursprünglich als Doppel-Lok M62 für die Weiten der russischen Taiga entwickelt, ist die V200 dann in großen Stückzahlen an alle CoMEcon-Staaten geliefert worden. Ab 1967 wurde die V200 an die DR geliefert. Auf Grund der lauten Auspuffgeräusche kam es schnell zur Nachrüstung mit Schalldämpfern. Von der DB nach dem Fall der Mauer schnell ausgemustert, tauchen seit 1999 immer mehr »Taigatrommeln« bei deutschen Privatbahnen auf.

Unsere Modelle spiegeln die verschiedenen Zustände während der DR-Zeit wieder. Ferner haben wir die polnische Ausführung mit großen Scheinwerfern gebaut.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1967
Länge über Puffer	17.550 mm
Gewicht	116,5t
Leistung	1.470 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1997
Maßstab/Spur	1:33/Spur 1
Länge über Puffer	548 mm
Gewicht	11 kg



# ! Pkp »Taigatrommel«



Wie der Name »Taigatrommel« schon sagt, ursprünglich als Doppel-Lok M62 für die Weiten der russischen Taiga entwickelt, ist die V200 dann in großen Stückzahlen an alle CoMEcon-Staaten geliefert worden. Ab 1967 wurde die V200 an die DR geliefert. Auf Grund der lauten Auspuffgeräusche kam es schnell zur Nachrüstung mit Schalldämpfern. Von der DB nach dem Fall der Mauer schnell ausgemustert, tauchen seit 1999 immer mehr »Taigatrommeln« bei deutschen Privatbahnen auf.

Unsere Modelle spiegeln die verschiedenen Zustände während der DR-Zeit wieder. Ferner haben wir die polnische Ausführung mit großen Scheinwerfern gebaut.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1967
Länge über Puffer	17.550 mm
Gewicht	116,5 t
Leistung	1.470 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1997
Maßstab/Spur	1:33/Spur 1
Länge über Puffer	548 mm
Gewicht	11 kg

# BR 232 „Ludmilla“



BR 232 - DB AG-1

Die Diesellokomotiven der Baureihe 232 wurden ab 1973 von der russischen Lokomotivfabrik Kolmna in Lugansk an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Über 700 Loks wurden von diesem Typ bis 1982 gebaut.

Der Antrieb war dieselelektrisch und leistete 3000 PS. Um auch den Einsatz im Reisezugverkehr möglich zu machen waren die 232-iger mit einer elektrischen Zugheizung ausgerüstet.

Nach der Wende 1989 fanden die leistungsfähigen Maschinen noch unter dem Namen der Deutschen Reichsbahn schnell Einsatzgebiete im Westen.

Wir bauen die BR232 in der Reichsbahnausführung, wie in der Abbildung gezeigt. Möglich sind auch Ausführungen mit runder Lüftervariante ab Baunummer 232 540.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1973
Länge über Puffer	20.820 mm
Gewicht	114 t
Leistung	3.000 PS
Höchstgeschwindigkeit	120-140 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2005/2006
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	650 mm
Gewicht	ca. 10 kg

Die Reichsbahnausführungen ohne Indusi erhalten Lokschilder mit 132-iger Nummern. Die Reichsbahnloks von 1991 sind bedruckt entsprechend der Abbildung. Die DB-Ausführungen erhalten die hohen Lüfter über dem Motorteil.

Die Lackierung erfolgt nach Kundenwunsch in Orientrot (wie Abbildung) oder in dem etwas hellerem Verkehrsrot mit DB-Cargo Beschriftung. Des Weiteren ist die V232-SP-40 der Firma Spitzke Logistik und die türkise DB-V234-304 erhältlich.

Alle Modelle mit Gitterabdeckung über dem Elektroteil bekommen angetriebene Lüferräder.



DR 232



DB 234 304



DB Cargo 1



DR 132

1973

**E-Lok-Modelle**

2020

# SBB Ce 6/8 II »Krokodil«



Die Maschinen der schweizerischen Baureihe Ce 6/8 gehören wahrscheinlich zu den weltweit bekanntesten Lokomotiven überhaupt. 1920–21 sind die Lokomotiven der zweiten Ausführung auf der Gotthardstrecke in Dienst gestellt worden. Jahrzehntelang bestimmte das »Krokodil« den Güterverkehr auf der wichtigen Strecke nach Italien.

Unser Modell wurde mit elektrischem Antrieb für die Pantographen ausgerüstet. Diese sind per Knopfdruck auf und ab zu bewegen. Die Loks der Serie waren alle grau/grün lackiert.

Die Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1920
Länge über Puffer	19.460 mm
Gewicht	126 t
Leistung	ca. 2.500 kW
Höchstgeschwindigkeit	75 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1977
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	649 mm
Gewicht	9 kg

# DB E 94



Die E 94 war eine leistungsfähigere Weiterentwicklung aus der E 93. 1940 wurden die ersten Maschinen von AEG und Krauss-Maffei/SSW geliefert.

In Österreich lief diese schwere Güterzuglokomotive als 1020, während die nach dem Krieg in Ostdeutschland verbliebenen Loks als BR 254 geführt wurden.

Unser Modell ist 1983 und 1985 geliefert worden, als einziges Modell von uns in zwei Serien. Neben verschiedenen Farbvarianten wie atlantikblau/beige der DB oder grün/rot als BR 254 der DR gab es auch mehrere 1020 der ÖBB in orange.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1940
Länge über Puffer	18.600 mm
Gewicht	118,5 t
Leistung	3.300 kW
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

## Unser Modell

Baujahre	1983 und 1985
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	620 mm
Gewicht	10,5 kg

# ÖBB 1020



Die E94 war eine leistungsfähigere Weiterentwicklung aus der E93. 1940 wurden die ersten Maschinen von AEG und Krauss-Maffei/SSW geliefert.

In Österreich lief diese schwere Güterzuglokomotive als 1020, während die nach dem Krieg in Ostdeutschland verbliebenen Loks als BR 254 geführt wurden.

Unser Modell ist 1983 und 1985 geliefert worden, als einziges Modell von uns in zwei Serien. Neben verschiedenen Farbvarianten wie atlantikblau/beige der DB oder grün/rot als BR 254 der DR gab es auch mehrere 1020 der ÖBB in orange.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1940
Länge über Puffer	18.600 mm
Gewicht	118,5 t
Leistung	3.300 kW
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

## Unser Modell

Baujahre	1983 und 1985
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	620 mm
Gewicht	10,5 kg



# SBB Te III



Elektrischer Traktor für den Stationsdienst. Trotz seiner geringen Größe war er in der Lage, 600 t schwere Züge zu rangieren.

Anlass für den Bau einer Kleinstserie dieses Traktors war der siebzigste Geburtstag des Inhabers der Firma Fulgurex, Graf Giansanti Coluzzi. Er erhielt von uns eine Lokomotive als Geschenk.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1941
Länge über Puffer	6.595 mm
Gewicht	28 t
Leistung	260 kW
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1985
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	219 mm
Gewicht	2 kg

# SBB Be 4/6



Die SBB Be 4/6 wurde für den Schnell- und Personenzugverkehr am Gotthard 1919 entwickelt. Auffallend an dieser Drehgestelllok sind die zu beiden Seiten am Wagenkasten angebrachten Kühlleitungen.

Unser Modell der SBB Be 4/6 haben wir in zwei Ausführungen gebaut, als schwarz/braune Ursprungsausführung und in grau/grüner Lackierung mit geschweißter Fronttür. Außerdem gibt es bei der grünen Lok die Möglichkeit, das Fahrlicht auf sogenannte »Falschfahrt« umzustellen.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex. Ein Modell dieser Serie war die 500ste Bockholt-Lokomotive.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1919
Länge über Puffer	16.500 mm
Gewicht	107 t
Leistung	ca. 1.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	75 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1987
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	550 mm
Gewicht	10,5 kg

# SBB Be 4/6



Die SBB Be 4/6 wurde für den Schnell- und Personenzugverkehr am Gotthard 1919 entwickelt. Auffallend an dieser Drehgestelllok sind die zu beiden Seiten am Wagenkasten angebrachten Kühlleitungen.

Unser Modell der SBB Be 4/6 haben wir in zwei Ausführungen gebaut, als schwarz/braune Ursprungsausführung und in grau/grüner Lackierung mit geschweißter Fronttür. Außerdem gibt es bei der grünen Lok die Möglichkeit, das Fahrlicht auf sogenannte »Falschfahrt« umzustellen.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex. Ein Modell dieser Serie war die 500ste Bockholt-Lokomotive.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1919
Länge über Puffer	16.500 mm
Gewicht	107 t
Leistung	ca. 1.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	75 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1987
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	550 mm
Gewicht	10,5 kg

# BLS Be 6/8



Die Be 6/8 ist eine schwere Güterzuglok, gebaut von der SA Ernesto Breda in Mailand, zusammen mit der Firma Sécheron in Genf. Mitte der 50er Jahre wurden die charakteristischen Führerstände umgebaut, sodass die vier Loks dieses Typs dann den Ae 6/8 sehr ähnlich sahen.

Unser Modell ist nur in der Ursprungsausführung mit eckigem Führerstand gebaut worden. Im Gegensatz zur Serie der Ae 6/8 sind die Handläufe der Be 6/8 verchromt.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1926
Länge über Puffer	20.420 mm
Gewicht	141 t
Leistung	3.300 kW
Höchstgeschwindigkeit	75 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1990
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	638 mm
Gewicht	11 kg

# BLS Ae 6/8



Schwere E-Lok aus dem Jahre 1939. Wie verschiedene anderen Maschinen der BLS hat auch die Ae 6/8 den auffälligen Zugang von schräg vorne über einen Perron. In der Zeit von 1954 bis 1956 wurde bei allen vier Maschinen dieses Typs ein Stromabnehmer entfernt.

Die BLS Ae 6/8 ist von uns sowohl als Ursprungs- ausführung mit zwei Pantographen, als auch in der späteren Ausführung mit einem Pantograph und Bremswiderständen auf dem Dach gebaut worden.

Diese Serie entstand im Auftrag von Fulgurex.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1939
Länge über Puffer	20.420 mm
Gewicht	140 t
Leistung	3.900 kW
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1990
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	638 mm
Gewicht	11 kg

# SBB Be 3/5 11 201



Die 11201 war eine von vier verschiedenen Versuchsloks, die der Grundlagenforschung zum Bau leistungsfähiger Lokomotiven für die Gotthard- und Lötschbergstrecke diente. Nachdem Kohlemangel zur Elektrifizierung der Bahnstrecke führte, war man gezwungen, innerhalb kurzer Zeit den Lokomotivpark auf E-Loks umzustellen.

Zusammen mit der braunen und grünen Ae 3/6<sup>II</sup> gebaut, war die Be 3/5 doch eine eigenständige Konstruktion.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1919
Länge über Puffer	13.500 mm
Gewicht	91 t
Leistung	1.180 kW
Höchstgeschwindigkeit	75 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1995
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	422 mm
Gewicht	7,5 kg

# SBB Ae 3/6 II



Die Ae 3/6 II war aus der Probelok Be 3/5 entwickelt worden. Die 60 bestellten Lokomotiven dieses Typs waren für den Schnell- und Personenverkehr im schweizerischen Flachland vorgesehen. Ihre guten Leistungen führten dazu, dass sie Anfang der 30er Jahre als Vorspannloks am Gotthard eingesetzt wurden.

Wir haben die Ae 3/6 II in ihrer ursprünglichen Ausführung in brauner Lackierung gebaut, sowie in grüner Lackierung mit den Veränderungen die ab 1954 durchgeführt wurden, wie Hülsenpuffer und zweiter seitlicher Führerstandstür anstatt einer Fronttür.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1922
Länge über Puffer	14.090 mm
Gewicht	98,5t
Leistung	1.550 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

## Unser Modell

Baujahr	1995
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	440 mm
Gewicht	7 kg

## E 44 und E 44<sup>5</sup>





# E 44



Die E 44 der Siemens-Schuckert-Werke (SSW) war eine in großer Stückzahl von der DRG beschaffte Einheits-E-Lok für den Personen- und Güterverkehr. Die Erfahrungen mit den drei Vorserienmaschinen konnten in die Großserienfertigung einfließen. Da die Maschinen die an sie gestellten Anforderungen sehr gut erfüllten, waren sie auf dem gesamten Streckennetz der DRG eingesetzt. Die Loks der Baureihe E 44 waren noch bis Anfang der 80er Jahre bei der DB und der DR im Einsatz.

Das Foto zeigt die von uns gebaute E 44 der DB mit kurzem Dach, sechzehn Sandkästen und Strohmabnehmer SBS 10. Diesem Modell entsprechend ist auch die DRG-Ausführung in grauer anstatt grüner Lackierung.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1933
Länge über Puffer	25.290 mm
Gewicht	79 t
Leistung	1.860 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2001
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	478 mm
Gewicht	7 kg

# DB 144



Neben der ursprünglichen Version der E44 haben wir auch die Bundesbahnausführung mit verlängertem Dachüberstand, acht Sandkästen und Indusi gebaut.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1933
Länge über Puffer	25.290 mm
Gewicht	79 t
Leistung	1.860 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2001
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	478 mm
Gewicht	7 kg

# DR 244



Die DR-Ausführung der E44 haben wir in der rot/grünen Lackierung mit schwarzem Rahmen der DR gebaut. Auffallend ist der kurze Dachüberstand und der Doppelbügelstromabnehmer. Als Besonderheit die Windschutzscheibe auf der Lokführerseite.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1933
Länge über Puffer	25.290 mm
Gewicht	79 t
Leistung	1.860 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2001
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	478 mm
Gewicht	7 kg

# E 44<sup>5</sup>



Die Baureihe E44<sup>5</sup> umfasste zwei Kleinserien von zusammen neun Lokomotiven. Nach der Erprobung einer Vorserienlok auf der Strecke des Rbd Breslau, ergab sich schnell das eigentliche Einsatzgebiet auf der Strecke Salzburg–Freilassing–Berchtesgaden. Die Lok bewährte sich hervorragend auf den engen Radien dieser Strecke und ihrem 5 km langen Steigungsabschnitt.

Die E44<sup>5</sup> ist während ihrer langen Dienstzeit ohne Veränderung geblieben. Besonderen Reiz üben der Lochrahmen und die filigranen Drehgestelle aus.

Wir haben die E44<sup>5</sup> in grau/schwarzer Lackierung der DRG und in grün/schwarzer der DB gebaut.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1936
Länge über Puffer	14.300 mm
Gewicht	79 t
Leistung	1.440 kW
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2001
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	447 mm
Gewicht	6,5 kg

# E 75



DRG E 75 06

Die E 75 ist die erfolgreiche Weiterentwicklung aus der eher als katastrophal zu bezeichnenden E 77. Aus der 3-teiligen, verschleißanfälligen und schon bei Geschwindigkeiten über 40km/h äußerst unruhigen Lokomotive wurden die Antriebseinheiten mit Schrägstangenantrieb übernommen und in einer Einrahmenlok zu einer alltagstauglichen E-Lok weiterentwickelt.

Die E 75 war in Bayern und Mitteldeutschland im Einsatz. Nach Kriegsende wurden die Loks vorwiegend im Raum München eingesetzt. Nach 44 Jahren wurden 1973 die letzten Lokomotiven dieser Baureihe außer Dienst gestellt. Eine bis 1982 als Museumslok restaurierte E 75 ist beim großen Brand im Bw des Verkehrsmuseum Nürnberg am 17.10.2005 zerstört worden - eine Wiederherstellung ist bisher nicht endgültig beschlossen worden.

Für die Herstellung des elektrischen Teils der E 75 war die Berliner Firma Bergmann-Elektricitäts-Werke AG verantwortlich. Der mechanische Teil wurde von Maffei aus München, Linke-Hoffmann-Werke AG aus Breslau und Berliner Maschinenbau AG, vorm. Louis Schwartzkopff Wildau bei Berlin geliefert.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1929
Länge über Puffer	15.380 mm
Gewicht	105,4 to
Leistung	1.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2007
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	480 mm
Gewicht	8,2 kg



DB E 75 08

# E 71



DB E 71 28

Die Loks der Baureihe E71 vormals pr. EG511-EG537 wurden in der Zeit von 1914 bis 1924 gebaut. Die Güterzuglokomotiven mit der Achsfolge BB' erreichten mit als erste E-Loks eine Dienstzeit bis 1958 bei der Deutschen Bundesbahn. Das Einsatzgebiet der pr. EG511-EG537 war die Strecke Magdeburg-Dessau-Leipzig-Halle und schon elektrifizierte Strecken in Schlesien.

1928 wurden mehrere E71 nach Basel überstellt um auf der Wiesen- und Wehratalbahn im Güterzugdienst ihre Leistung zu erbringen. Als letzte Lok wurde die E71 28 im August 1958 ausgemustert. Bei der DR (Ost) wurde die einzig verbliebene E71 30 in den 60-iger Jahre restauriert und im Verkehrsmuseum Dresden ausgestellt.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1914-1922
Länge über Puffer	11.600 mm
Gewicht	65 to
Leistung	590 kW
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2012
Maßstab/Spur	1:32
Länge über Puffer	363 mm
Gewicht	5 kg



pr. EG 521



DRG E 71 32





DRG E 71 25

# ET 89 "Rübezahl"



DB ET 89 04

Für die Strecke Hirschberg-Polaun wurden 1926 elf Triebwagen von LHW und Siemens-Schuckert geliefert. Der im Volksmund schnell als Rübezahl titulierte ET1011-1021 verfügte über 52 Sitzplätze und wurden mit umgebauten Einheitswagen EB(eiserne Bauart) eingesetzt. In Spitzenzeiten wurden Ausflugsverkehr mit bis zu 3 Triebwagen und 12 Wagen in 210m langen Zügen eingesetzt. Nach dem Krieg entstand aus 3 verbliebenen „Rübezahl“-Triebwagen der ET 89 04 im Ausbesserungswerk München-Freimann.

Das Modell hat dem Vorbild entsprechend Schiebetüren die mit dem Türgriff entriegelt werden.

Die DRG-Ausführungen hat an den Stirnseiten Nachbildungen der Steuerleitungen die mit den dazugehörigen Wagen verbunden werden können.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1926
Länge über Puffer	21.900 mm
Gewicht	70 to
Leistung	486 kW
Höchstgeschwindigkeit	65 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2012
Maßstab/Spur	1:32
Länge über Puffer	687 mm
Gewicht	6,5 kg



DRG E 1012

# SBB Ae 8/14



Zustand 1931

Auf der Suche nach Ersatz für die Be4/6 und Ce6/8 erfolgte 1929 eine Ausschreibung der SBB. Von zirka 20 Entwürfen war die 11801 eine von drei Prototypen, die gebaut wurden. Die 11801 hatte eine Länge von 34m und ein Gesamtgewicht von 240t. Die baugleichen Lokhälften hatten je vier Treibachsen und drei Laufachsen. Dabei waren die äußeren Laufachsen und die erste und letzte Treibachse jeweils zu einem Java-Drehgestell zusammengefasst. Die inneren drei Achsen waren schwimmend angeordnet. Die Lok war so in der Lage Kurven mit 100m Radius problemlos zu durchfahren.

Das Modell besitzt einen nachgebildeten Buchli-Antrieb, durch den alle acht Treibachsen angetrieben sind. Die Buchli-Räder sitzen dabei fest im Rahmen, während die Treibachsen gefedert gelagert sind. Jedes Buchli-Rad verfügt über zwei Ausgleichshebel, diese sind über Zapfen mit jeweils einem Rad der Treibachse verbunden.

## Das Vorbild

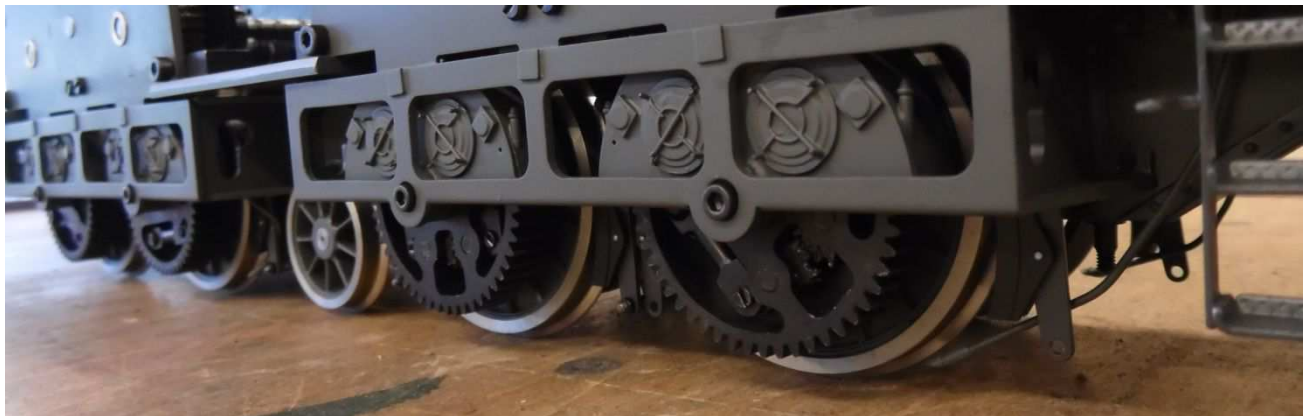
Inbetriebnahme	1931
Länge über Puffer	34.000 mm
Gewicht	240 to
Leistung	5.514 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2016
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	1.062 mm
Gewicht	16 kg



Zustand 1957



Offener Buchli-Antrieb



Buchli-Rad mit Ausgleichshebeln

# SJ Dm3



Ursprungsausführung SJ

Die Ursprünge der Dm3 gehen auf die 1953 beschafften Doppellokomotiven des Typs Dm zurück. Im Jahr 1960 wurden dann zunächst drei Vorserienlokomotiven vom Hersteller ASEA für die schwedische Statens Järnvägar (SJ) gebaut. Diese erhielten ein führerstandsloses Mittelteil, bezeichnet als Dm3. Offiziell wurden die Dreifachlokomotiven als Dm+Dm3+Dm bezeichnet, verkürzt wurden sie jedoch nur als Dm3 bezeichnet. Seitdem die Lokomotiven durch die MTAB übernommen wurden, werden sie offiziell als Dm3 bezeichnet. Die Ursprungsausführung von 1953 wurde als Dm2 bezeichnet.

Eine Serie von 15 verstärkten und schweren Lokomotiven wurde 1961 gebaut. Da zu diesem Zeitpunkt noch nicht geeignete Erzwagen zur Verfügung standen, wurden die Lokomotiven zunächst als Doppellokomotiven geliefert. Die Mittelteile wurden 1966 geordert, da absehbar war, dass ab 1967 geeignete Erzwagen für 5.000t Züge zur Verfügung stehen. Die Gesamtlänge dieser Lokomotive beträgt 35.250mm, damit gehörten die Dm3 zu den längsten Elektrolokomotiven der Welt. Markant an dieser Lokomotive sind die SAB-Räder mit der Gummiringfederung des Radreifens und der Stangenantrieb.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1960
Länge über Puffer	35.250 mm
Gewicht	273,2 to
Leistung	7.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	75 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2019
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	1.101 mm
Gewicht	24 kg



Modernisierte Ausführung LKAB

# E 95



Auslieferungszustand 1927

Die Baureihe E 95 der DRG ist in den 1920er Jahren für die Traktion schwerer Kohlezüge im schlesischen Netz konzipiert worden. Im Dezember 1927 starteten Erprobungsfahrten mit der E 95 01. Die Höchstleistung während der Erprobung war die Fahrt mit einem 2.568 Tonnen schweren Zug, bestehend aus 39 Großraumbestentladewagen. Insgesamt wurden sechs Lokomotiven dieses Typs beschafft. Das einzige erhaltene Exemplar befindet sich im DB Museum Haale (Saale). Es wird dort durch die Traditionsgemeinschaft Bw Halle P e.V. betriebsfähig aufgearbeitet.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1927
Länge über Puffer	20.900 mm
Gewicht	138.5 to
Leistung	2.418 kW
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h

## Unser Modell

Baujahr	2020
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	652 mm
Gewicht	9,4 kg





DRG E 95



DRG E 95



DR E 95



1973

**Güterwagen-Modelle**

2020

# DB Rungenwagen



Rungenwagen der DB zum Transport langer Güter, wie Röhren oder Tropenholz.

Bei unserem Modell sind die Rungen seitlich weg-zuklappen und einige Bohlen auf der Ladefläche lassen sich ausklappen.

## Das Vorbild

Länge über Puffer	19.530 mm
-------------------	-----------

## Unser Modell

Baujahr	1983
Maßstab/Spur	1:30/Spur 1
Länge über Puffer	651 mm

# DB Sps 719



Flachwagen mit feststehenden Rungen und Spannvorrichtungen, der überwiegend zum Transport von Schnittholz eingesetzt wird. Die Spannvorrichtungen aus den Rungen lassen sich in der Höhe verstellen.

Der von uns gebaute Rungenwagen hat dieselben Spannvorrichtungen wie das große Vorbild.

## Das Vorbild

Länge über Puffer	20.830 mm
-------------------	-----------

## Unser Modell

Baujahr	1992
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	651 mm

# DB Taes 887



Gedeckter Güterwagen mit vierteiligem Schwenkdach zum Transport schwerer Lasten, wie Stahlblechrollen. Der Wagen ist nur in kleiner Stückzahl gebaut worden.

Unser Modell hat den gleichen Öffnungsmechanismus für das Dach wie das Vorbild. Die Schiebetüren können geöffnet werden.

## Das Vorbild

Länge über Puffer	11.520 mm
-------------------	-----------

## Unser Modell

Baujahr	1992
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	360 mm

# DB Taes 890



Gedeckter Güterwagen mit einteiligem Schwenkdach. Bei der DB oft anzutreffender Güterwagen für witterungsunabhängigen Transport. Zum Be- und Entladen lässt sich das Dach seitlich wegschwenken.

Wie beim Vorbild lässt sich auch bei unserem Modell das Dach über einen Antrieb mit Handrad zur Seite kurbeln. Die Türen sind auch zu öffnen.

## Das Vorbild

Länge über Puffer	14.050 mm
-------------------	-----------

## Unser Modell

Baujahr	1992
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	439 mm

# DB Tadgs 959



Schüttgutwagen, speziell für den Getreidetransport. Durch ein Schwenkdach wird der Frachtraum geschlossen. Die Wagen sind innen kunststoffbeschichtet und dürfen nur Lebensmittel transportieren.

Der von uns gebaute Wagen hat alle Funktionen wie sein Vorbild. Das Dach und die Rundschieber lassen sich öffnen. Die Rutschen unter den Rundschiebern sind verstellbar.

## Das Vorbild

Länge über Puffer	21.630 mm
-------------------	-----------

## Unser Modell

Baujahr	1994
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	676 mm



# DB Taems 889



Gedeckter Güterwagen mit Faltdach, vorwiegend zum Transport von Tonerde und ähnlichen losen Materialien, die trocken befördert werden müssen.

Das Faltdach bei unserem Modell hat denselben Verriegelungsmechanismus, um das Faltdach geschlossen zu halten, wie das Vorbild.

## Das Vorbild

Länge über Puffer	14.050 mm
-------------------	-----------

## Unser Modell

Baujahr	1994
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	439 mm

# DB Hbbillns



Dieser 2-achsige Schiebewandwagen lässt sich durch die großen Schiebewände auf ganzer Wagenlänge zum Be- und Entladen öffnen. Der Hbbillns ist zur Zeit ein Standardwagen vieler europäischer Eisenbahngesellschaften.

Da beim Bau des Modells dieselben Probleme wie beim Original auftraten, wie eine Verwindung des Rahmens, ist der Hbbillns der einzige Güterwagen, den wir nur geschlossen, ohne Funktion angeboten haben.

## Das Vorbild

Länge über Puffer	15.480 mm
-------------------	-----------

## Unser Modell

Baujahr	1998
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	484 mm

# SBB Hbbillns



Dieser 2-achsige Schiebewandwagen lässt sich durch die großen Schiebewände auf ganzer Wagenlänge zum Be- und Entladen öffnen. Der Hbbillns ist zur Zeit ein Standardwagen vieler europäischer Eisenbahngesellschaften.

Da beim Bau des Modells dieselben Probleme wie beim Original auftraten, wie eine Verwindung des Rahmens, ist der Hbbillns der einzige Güterwagen, den wir nur geschlossen, ohne Funktion angeboten haben.

## Das Vorbild

Länge über Puffer	15.480 mm
-------------------	-----------

## Unser Modell

Baujahr	1998
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	484 mm

# SBB Smmps



Flachwagen für Schwertransporte der schweizerischen Bundesarmee. Zum Transport von Panzern lassen sich die Rungen umklappen. Beim Modell funktioniert es genauso.

## Das Vorbild

Länge über Puffer	13.240 mm
-------------------	-----------

## Unser Modell

Baujahr	2000
Maßstab/Spur	1:32/Spur 1
Länge über Puffer	414 mm

# Schiebewandwagen Habis-6



Der Habis-6 ist im Vorbild als Wagen für großvolumige, leichte Güter und zum Transport von Kartonnagen und Verpackungsmaterial gebaut worden.

Wie beim Original lassen sich alle Schiebetüren seitlich verschieben.



# GGths "Bromberg"



DB GGths

Nach dem Vorbild aus dem Jahr 1943 haben wir den GGths „Bromberg“ der DR und spätern DB GGths 43 gebaut. Wie aus unserem Hause üblich in Stahl mit echten Holzwänden, außer den seitlichen Schiebetüren lassen sich auch die Stirntüren öffnen und die Rampen umlegen, so dass der Wagen von der Stirnseite zu befahren ist.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1944
Länge über Puffer	18.000 mm
Gewicht	23,5 to
Leistung	-
Höchstgeschwindigkeit	-

## Unser Modell

Baujahr	2011
Maßstab/Spur	1:32
Länge über Puffer	570 mm
Gewicht	-



DR GGths

# Zaces 787



VTG Zaces 787

In unserem Programm moderner Güterwagen bieten wir Ihnen den 4-achsigen Kesselwagen Zaces 787 an. Der Wagen ist für flüssige und gasförmige Chemieprodukte im Verkehr.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1969
Länge über Puffer	14.200 mm
Gewicht	76 to
Leistung	-
Höchstgeschwindigkeit	-

## Unser Modell

Baujahr	2014
Maßstab/Spur	1:32
Länge über Puffer	462 mm
Gewicht	1,8 kg





EVA Zaces 787



KVG Zaces 787

# SJ Mas 4



SJ Mas 4

Passend zur schwedischen Erzlokomotive Dm3 haben wir den dreiachsigen Erzwaggon SJ Mas 4 gebaut. Der Waggon ist für den Transport von Eisenerz konzipiert worden.

## Das Vorbild

Inbetriebnahme	1908
Länge über Puffer	6.800 mm
Gewicht	6,5 to
Leistung	-
Höchstgeschwindigkeit	-

## Unser Modell

Baujahr	2019
Maßstab/Spur	1:32
Länge über Puffer	212 mm
Gewicht	950 g

