

KM1

Neuheiten 3/2014

...Modelle vom Modellbahner!



BAUREIHE 150 / E50

PREMIUM EDITION

Innerhalb des Neubauprogramms war die E 50 die schwerste und leistungsfähigste Lok. Mit einer Nennleistung von 2500 kW und 100 km/h Höchstgeschwindigkeit war sie vor allem für den Einsatz vor schweren Güterzügen auf Steigungen mit 10% und mehr vorgesehen. E 50 001 wurde am 4.4.1957 übernommen. Bis 1973 wurden insgesamt 194 Exemplare gebaut. Federführend waren Krupp und AEG. E 50 031 bis 041 und 182 bis 194 wurden von Krauss-Maffei und SSW geliefert. Beheimatet waren die Loks in Würzburg, Nürnberg, Kornwestheim, Bebra und Hagen Eckesey. Sie haben sich in schweren Einsätzen bewährt. Nicht bewährt haben sich bei den ersten 25 Loks Tatzlagerantrieb und Drehgestell. Daher kamen ab E 50 042 neue Drehgestelle mit innenliegenden Ausgleichshebeln zum Einsatz. Gleichzeitig erhielten auch die E 50 Doppellampen und Lüftungsgitter mit senkrechten Lamellen. Ab E 50 061 gab es an den Führerstandtüren Griffstangen aus Alu. Ab E 50 128 entfielen die Regenrinnen, ab der 156 erhielten alle Loks Verschleißpufferträger, einen abgerundeten mittleren Dachaufbau mit Sicken und aufgesetzte Klatte-Lüftergitter. Ende Dezember 2003 wurde mit 150 173 die letzte E 50 ausgemustert. Erhalten geblieben sind E 50 091 im grünen Originalanstrich im DB-Museum Koblenz und 150 186 im letzten verkehrsroten Zustand im Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn.

AB 2150,- €*
* AUCH IN FINESCALE AB 2300,- €
VORBESTELLPREIS BIS 15.07.2015



Bild: Archiv Michael Meinhold



MODELL:

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

Bild links:

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

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

BAUREIHE 10

AB 2890,- €*

* AUCH IN FINESCALE AB 3050,- €

VORBESTELLPREIS BIS 15.02.2014

Die beiden von Krupp gebauten Exemplare der Baureihe 10 wurden 1957 abgeliefert und unter den Betriebsnummern 10 001 und 10 002 eingereiht. Gekuppelt war die Lok mit dem eigens dafür entwickelten Tender 2'2' T40. Der rasche Traktionswandel der DB trug dazu bei, dass es bei den beiden Baumustern blieb und keine Serienfertigung erfolgte. Die 10 001 war anfangs kohlegefeuert und mit einer Ölzusatzfeuerung zum Ausfahren von Leistungsspitzen versehen. Lok 10 002 hingegen erhielt gleich eine Ölhauptfeuerung, auf die dann 10 001 später ebenfalls umgerüstet

wurde. Der von Krupp verbaute Mehrfachventil-Heißdampfregler wurde bei beiden Maschinen in den 1960er Jahren durch einen Einfachventil-Heißdampfregler ersetzt. Die Baureihe 10 erfreute sich beim Personal allgemeiner Beliebtheit. Die Ausmusterung der 10 002 erfolgte im Januar 1967, die der 10 001 im Juni 1968. Die 10 001 ist noch heute im Deutschen Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg erhalten. Die Baureihe 10 ist vielleicht die eleganteste und zugleich imposanteste Vertreterin deutscher Dampflokomotiven und eine Legende ihrer Gattung.

PREMIUM EDITION



Bild: Archiv Michael Meinhold



MODELL:

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

Dem Modell liegen gratis zum Austausch für große Räder und für die Vitrine Zylinderverkleidungen ohne Radausschnitte bei!

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

BAUREIHE 56

PREMIUM EDITION

AB 2290,- €*

* AUCH IN FINESCALE AB 2440,- €

VORBESTELLPREIS BIS 30.06.2015

Da die Lokomotiven der preußischen Gattung G 8.1 in sehr hoher Stückzahl verfügbar waren, entschied man sich bei der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft ab 1934 diese umzubauen und mit einer Bisselachse auszustatten. Der Kessel wurde weiter nach vorne versetzt und etwas angehoben. Der Grund lag nahe: Durch die zusätzliche Vorlaufachse, konnte die neu entstandene Baureihe 56.2-8 wesentlich höhere Geschwindigkeiten fahren. Es wurde eine Verbesserung von 55 km/h auf 70 km/h erreicht. Somit konnte sie nicht nur als Güterzug-Lokomotive, sondern auch erfolgreich vor Reisezügen eingesetzt werden. Zudem wurde durch die neue Achsanordnung eine geringere Achslast erzielt, was sie dann auch tauglich für Nebenbahnen machte. So war die ehemalige BR 55 als neue Baureihe 56 für den universellen Einsatz gut gerüstet. Gesamt wurden knapp 690 Maschinen in den Jahren 1934 – 1941 modifiziert und wieder in Dienst gestellt. Nach dem zweiten Weltkrieg waren noch etwa 410 Lokomotiven

dieser Gattung erhalten, die Deutsche Bundesbahn übernahm davon 368 Exemplare. Diese waren bis 1968 im planmäßigen Betriebseinsatz durch ganz Deutschland, bei der DR Ost wurde die nun als 56.1 bezeichnete Lok ab 1970 z-gestellt. Auch die ÖBB übernahm 5 Exemplare dieses Typs, sie wurden als Reihe 656 eingeordnet, schied dort jedoch bereits 1956 aus dem Betriebsdienst aus. Museal erhalten geblieben ist die in Polen verbliebene ex. 56 511, welche bei der PKP als Tr.5-65 Dienst tat. Sie steht dort im Eisenbahnmuseum Wolsztyn.

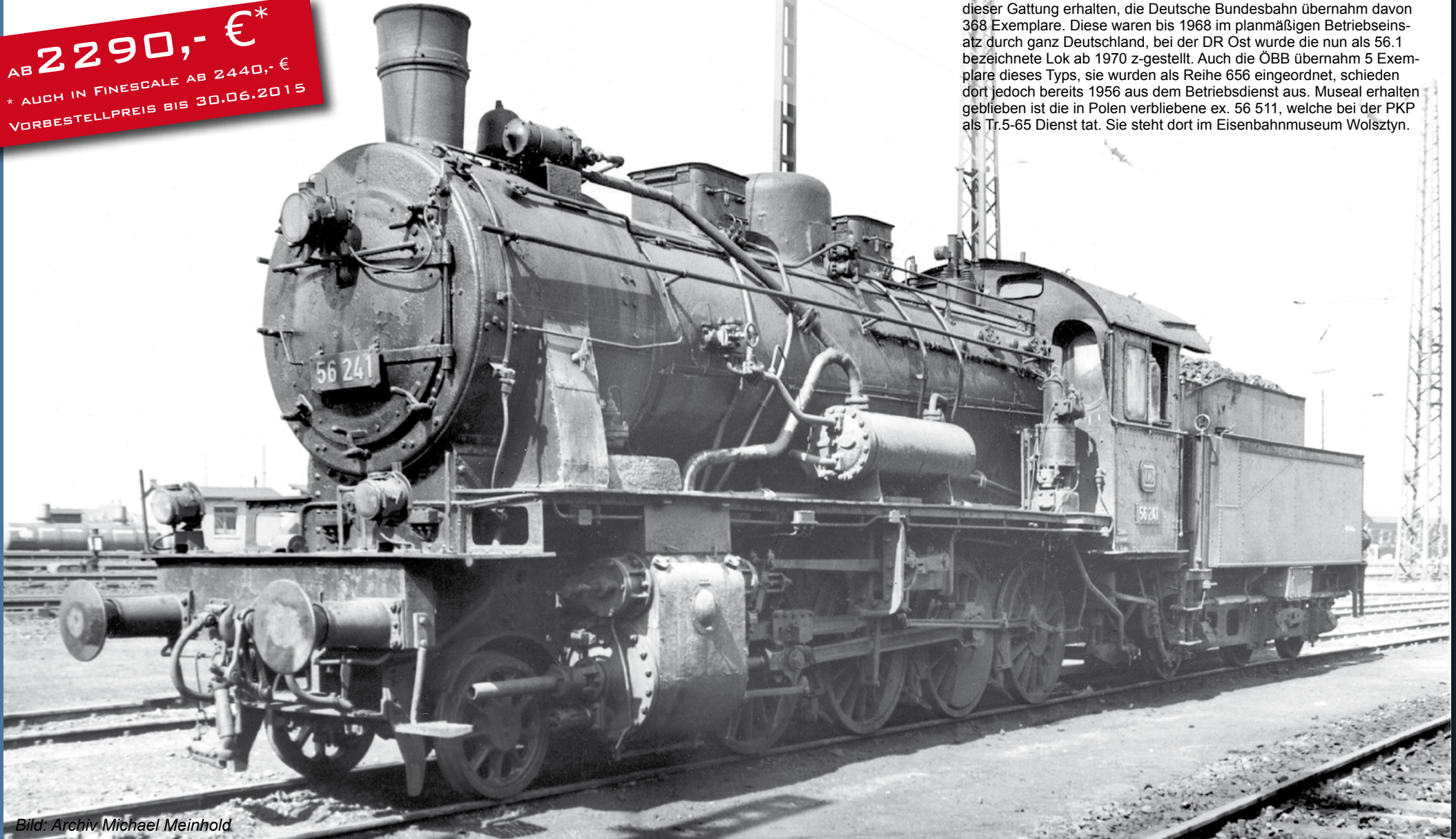


Bild: Archiv Michael Meinhold

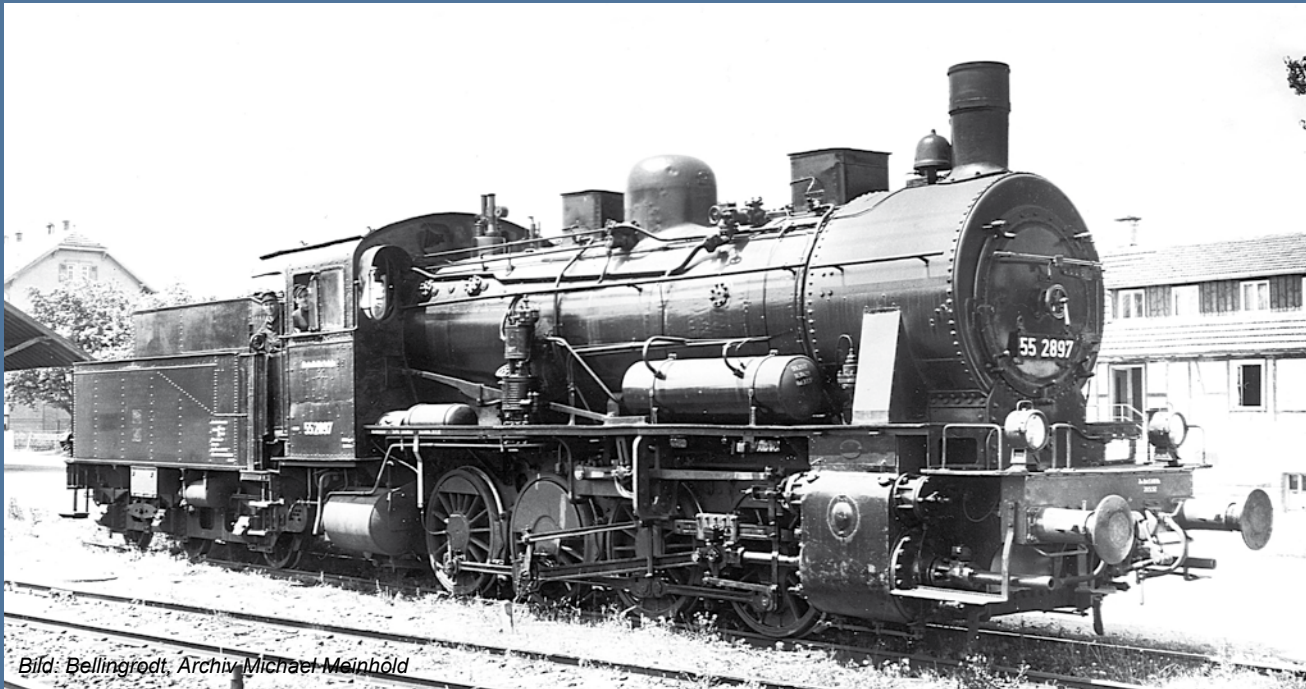


Bild: Bellingrodt, Archiv Michael Meinhold

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

MODELL:

Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler-Motor, ESU LokSound XL 4.0 Sounddecoder mit realistischem KM1 HQ Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf neuester Generation mit 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, einfaches Füllen über Schornstein, funktionsfähige Dampfpeife, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LÜP ca. 57,1 cm, Gewicht ca. 6 kg.

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

Das von KM1 gefertigte Modell der Premium Edition ist ideal auch für kleinere Anlagen geeignet und sinnvoll vor jedem Güter- oder Personenzug einsetzbar!

BAUREIHE 70

PREMIUM EDITION

AB 1890,- €*

* AUCH IN FINESCALE AB 1990,- €

VORBESTELLPREIS BIS 30.09.2015

Die Gattung Pt 2/3 der „Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen“, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h, einer LüP von 9165 mm und einem komfortablen Wasservorrat von 6 m³, bot der aufkommenden Konkurrenz der Dampftriebwagen Paroli. Ihr ungewöhnliches Erscheinungsbild wurde geprägt durch 4000 mm Achsstand zwischen Vorlauf- und erster Kuppelachse. Als leichte Hauptbahnlokomotive entwickelt, war sie wegen ihrer Leistungsdaten universell im Nahverkehr und auf Nebenbahnen anzutreffen. Durch die Beschaffenheit des Heißdampftriebwerks und ihres Fahrwerks, wurde selbst in Gleisbögen mit 140m Radius noch ein guter Kurvenlauf erreicht. Die DRG übernahm alle 97 Maschinen als Baureihe 70 und rüstete sie z.T. mit einer Bissel-Achse um. Bis auf die 70 050 überlebten alle den zweiten Weltkrieg und taten bis 1963 zuverlässig ihren Dienst. Als letzte Pt 2/3 wurde am 13. Juli 1963 die BR 70 083 bei der DB ausgemustert. Sie ist heute noch als betriebsfähige Museumslokomotive erhalten und erfreut sich großer Beliebtheit.



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

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

MODELL:
Komplette Neukonstruktion gegenüber dem Modell von 2005!

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

Auf Wunsch vieler Kunden haben wir uns dazu entschlossen, diese Baureihe komplett neu zu entwickeln und erneut aufzulegen. Sie soll voraussichtlich 2016 geliefert werden. Es war die zweite Lokomotive, das KM1 gebaut und geliefert hatte. In Kombination mit unseren Lokbahnwagen (bay 05), der BR 98.3 (Glaskasten), der BR 98.75 (Berg) und zahlreichen Güterwagen, lässt sich so speziell auf kleineren Anlagen ein ebenso interessanter wie vorbildgetreuer Betrieb gestalten. Mit neuester Technik ausgestattet, wird das Modell dieser besonderen Baureihe sicher auch ein Schmuckstück auf ihrer Anlage werden. Alle abgebildeten Fotos sind von Modellen der Serie aus dem Jahr 2005.

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



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



BAUREIHE 75.1 1 (bad. VIc)

PREMIUM EDITION

AB 1990,- €*

* AUCH IN FINESCALE AB 2150,- €
VORBESTELLPREIS BIS 31.12.2014

Highlights:

- Premium Messingmodell
- Einmalserie
- Glockenankermotor
- KM1 HQ Sound
- KM1 Dynamic Smoke
- unabhängiger Zylinderdampf
- funktionsfähige Umsteuerung
- viele bewegliche Teile
- feinste Ausführung
- Lichtwechsel weiß/rot
- elliptische Speichenräder



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



Bilder: KMH Handmuster Art.Nr. 107508



Das Lokpersonal vom Original findet unser Modell phänomenal!



Feinste Schmierleitungen unterstreichen die hochwertige Ausführung des KM1 Modells.

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

| Betr.-Nr. | Epoche | Stationierung | Kessel / Fahrwerk | Spitzenlicht | Glocke | Besonderheiten | Bestell-Nr. | |
|--|-------------------|-----------------------------------|-------------------|-------------------------------|--------|---|---------------|---------------|
| | | | | | | | NEM | FS |
| | | | RAL | | | | | |
| 947 (bad. VL) (75 478) | Ep. I Baden | Karlsruhe | 9005 / 8012 | 2x Gas | Nein | gewölbte Rauchkammertüre, Zentralverschluß, niedriger Kohlekasten mit Deckel, niedriger Schornstein | 107501 | 117501 |
| 933 (Foto) Limited | Ep. I Fotolack | - | 7005 | 3x Gas vorne 2x Gas hinten | Nein | gewölbte Rauchkammertüre, Zentralverschluß, niedriger Kohlekasten mit Deckel, Schornsteinaufsatz | 107502 | 117502 |
| 1086 (75 1005) | Ep. IIa Baden | Berliner Stadtbahn | 9005 / 8012 | 2x Gas | Nein | gewölbte Rauchkammertüre, Zentralverschluß, niedriger Kohlekasten mit Deckel, Schornsteinaufsatz | 107503 | 117503 |
| 75 1020 | Ep. IIb DRG | Rbd. Karlsruhe Offenburg | 9005 / 3000 | 2x Gas | Ja | gewölbte Rauchkammertüre, Zentralverschluß, niedriger Kohlekasten mit Deckel, Schornsteinaufsatz | 107504 | 117504 |
| 75 1120 | Ep. IIIa DB | ED Karlsruhe Bw Karlsruhe Hbf. | 9005 / 3002 | 2x DRG elektrisch | Ja | neue Rauchkammertüre, Zentralverschluß, hoher Kohlekasten, Schornsteinaufsatz | 107505 | 117505 |
| 75 1017 | Ep. IIIb DB | BD Karlsruhe Bw Waldshut | 9005 / 3002 | 2xDRG, 1xDB elektrisch | Ja | neue Rauchkammertüre, ohne Zentralverschluß, hoher Kohlekasten, Schornsteinaufsatz | 107506 | 117506 |
| 75 1116 | Ep. IIIb DRO | Rbd Cottbus Bw Bautzen | 9005 / 3000 | 2xDRG elektrisch | Ja | neue Rauchkammertüre, Zentralverschluß, hoher Kohlekasten, Schornsteinaufsatz | 107507 | 117507 |
| 75 1118 | Museum | UEF | 9005 / 3002 | 2xDRG, 1xDB elektrisch | Ja | neue Rauchkammertüre, ohne Zentralverschluß, hoher Kohlekasten, Schornsteinaufsatz, Indusi | 107508 | 117508 |
| Option: Individuelle Beschriftung (Loknummer, Direktion und Betriebswerk) nach Vorgabe | | | | | | | 1010 | |

BAUREIHE V60

AB 990,- €*
* AUCH IN FINESCALE AB 1100,- €
VORBESTELLPREIS BIS 31.12.2014



CLASSIC EDITION

Bild: F. Wilke, © S. Carstens

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



Bild: Ph. Schreiber, © S. Carstens

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

MODELL:

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

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

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

EINHEITSKESSELWAGEN

PREMIUM EDITION

AB 339,- €*
* AUCH IN FINESCALE AB 369,- €



Bilder: KM1 Handmuster

Die bekannten, ab 1941 gebauten, Leichtbaukesselwagen der Deutzer und Uerdinger Bauart offenbarten im Betriebseinsatz einige konstruktive Mängel. Während der Deutzer zu Kesselrisse neigte, war die Konstruktion des Vorbaus beim Uerdinger ein schwacher Punkt. Bei der dadurch notwendig werdenden Umkonstruktion wurde die Grundkonzeption des Uerdinger Wagens mit durchgehendem Blechlangträger beibehalten. Die als Einheitskesselwagen bezeichneten Entwürfe gingen ab 1943 in den Serienbau. Vom 24-m³-Wagen wurden bis 1952 ca. 3.500 Exemplare gebaut.

Verwendet wurden sie überwiegend für mittlere und schwere Mineralöle. Sie waren mit Heizschlangen und teilweise auch mit einer Isolierung ausgestattet. Der überwiegende Teil der Lieferungen ging während des WK II an die „Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven“ für den Transport von Brennstoffen. Weitere Wagen erhielten verschiedene Unternehmen der Mineralölindustrie, wie z.B. die D.A.P.G. (Esso). Die Wagen der ehemaligen Militärorganisationen gingen 1951 in den Bestand der neu gegründeten VTG über. Dort waren sie z.T. bis Mitte der 90er-Jahre im Einsatz, wobei eine Reihe von Wagen während dieser Zeit ihren Eigentümer wechselten und dadurch auch zu kleineren Einstellern kamen.

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

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



Bilder: KM1 Handmuster



AB 449,- €*
* AUCH IN FINESCALE AB 479,- €
VORBESTELLEN BIS 15.07.2015

LEIPZIG Gmhs 36

PREMIUM EDITION



Bild: F. Wilke, Slg. Stefan Carstens

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

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

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

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

MODELL:

Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing. Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens, inklusive Bremsanlage, Schiebetüren zum Öffnen, original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 1020 mm, Gewicht ca. 1,2 kg.

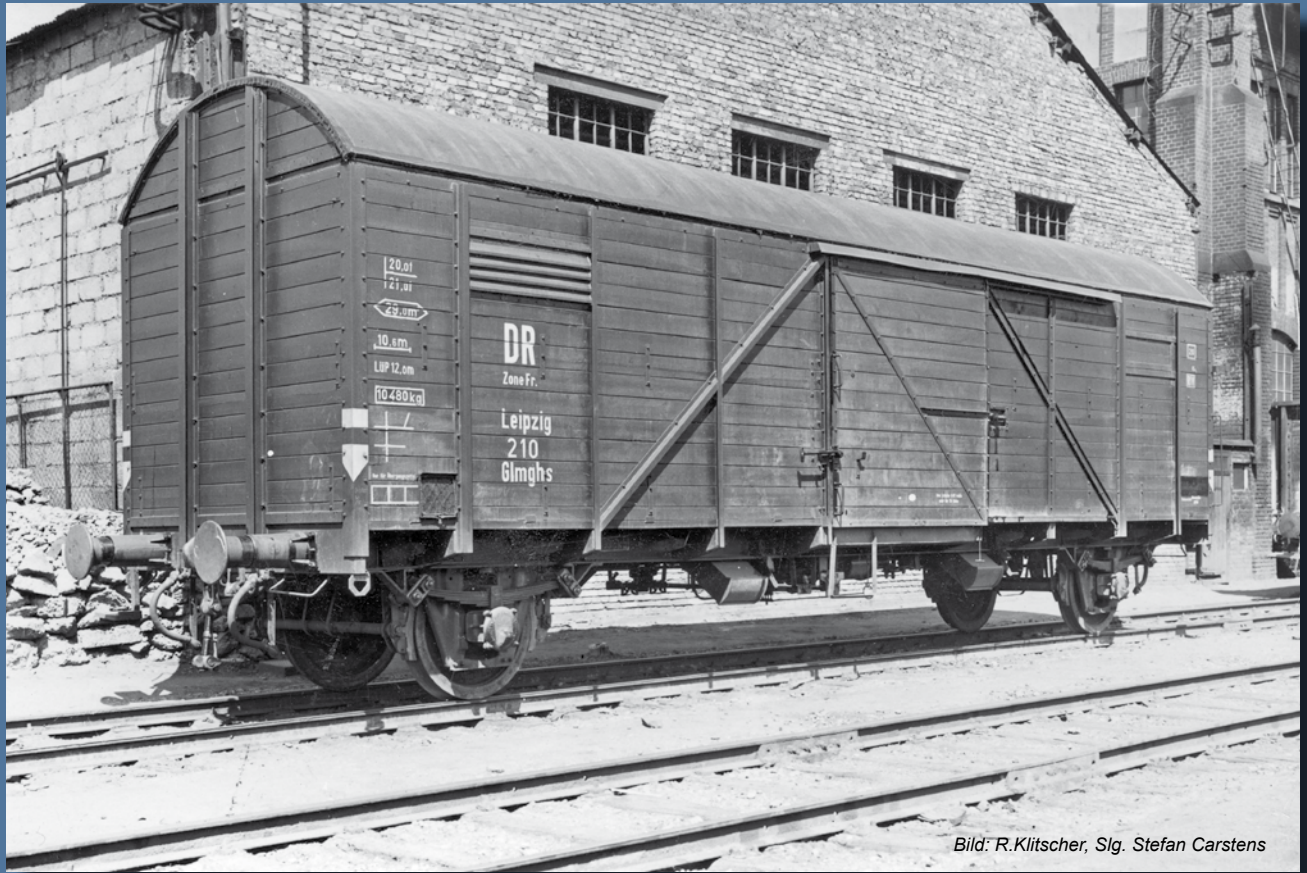


Bild: R.Klitscher, Slg. Stefan Carstens

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

AB 899,- €*

* AUCH IN FINESCALE AB 959,- €
VORBESTELLEN BIS 15.07.2015

LEIG-EINHEITEN Gllmghs 37

PREMIUM EDITION



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

Bild: F. Wilke, Slg. Stefan Carstens



Bild: F. Wilke, Slg. Stefan Carstens

MODELL:

Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing, Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens, inklusive Bremsanlage, Schiebetüren zum Öffnen, KM1 Kinematik zwischen den Wagen für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, flexibler und kuppelbarer Faltenbalg aus Gummi, original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Gewicht ca. 2,5 kg.

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

SPEISEWAGEN WR4ü - 28

PREMIUM EDITION

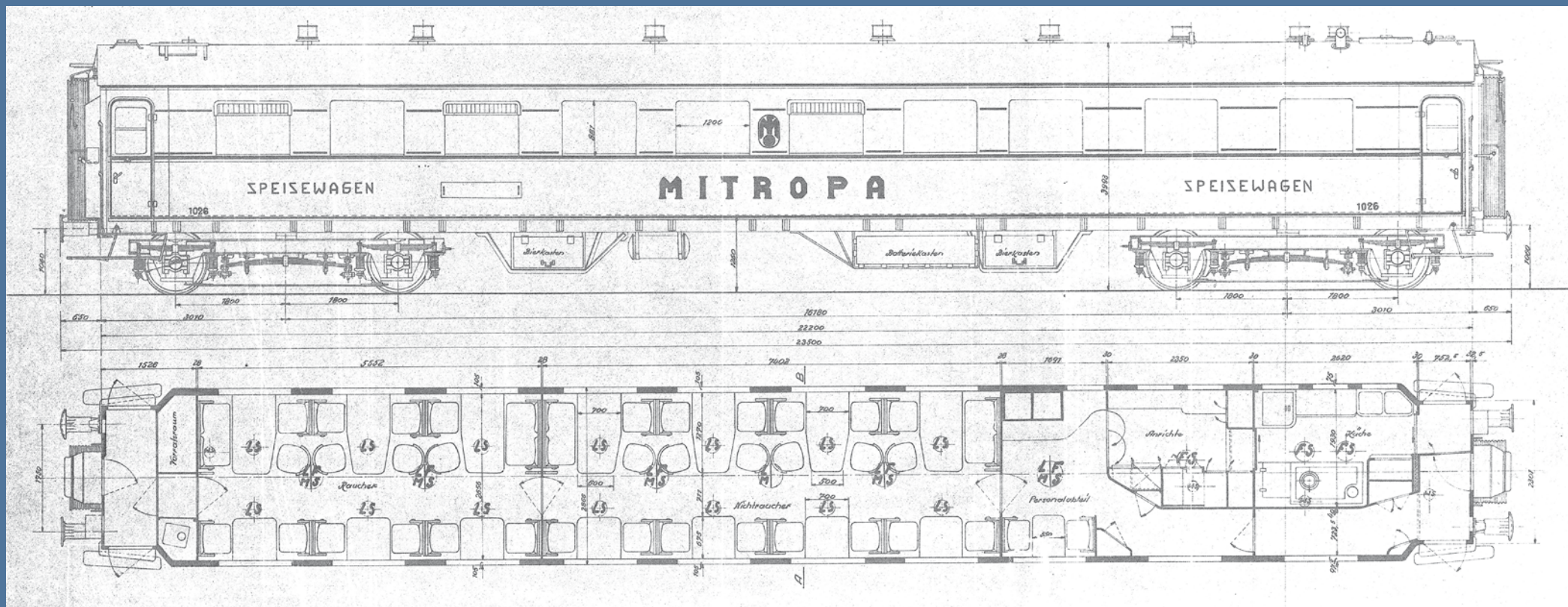
AB 999,- €*

* AUCH IN FINESCALE FÜR 1099,- €
VORBESTELLPREIS BIS 31.12.2014



Bild: J. Claus

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



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

MODELL:

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

SCHNELLZUGWAGEN D 28 ABC4ü-28 / C4ü-28

PREMIUM EDITION

AB 899,- €*

* AUCH IN FINESCALE FÜR 999,- €
VORBESTELLPREIS BIS 31.12.2014



Bild: F. Wilke, © S. Carstens

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



Bild: F. Wilke, © S. Carstens

MODELL:

Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing mit original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhaken-Kupplungen oder Klauenkupplungen. Federpuffer, kinematische Kurzkupplung mit Kulissenführung für vorbildgerecht enggekuppelten Betrieb, kugelgelagerte und gefederte Achsen, detaillierte Inneneinrichtung, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens und der Bremsanlage, schaltbare Innenbeleuchtung inklusive Funktionsdecoder mit Strompuffer für flackerfreien Betrieb, zu öffnende Türen, bewegliche und kuppelbare Faltenbälge (auf Rädern größer 2300 mm), vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder.

LüP ca. 67,8 cm, Gewicht ca. 3 kg, Mindestradius 1020 mm. **Diese Wagen passen ideal zu unserem Speisewagen WR4ü-28 und unserem Pack-Postwagen PwPost4ü-28 und bilden so einen kompletten Zug!**

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

EINHEITS-ABTEILWAGEN

BAUART 1921B

PREMIUM EDITION

JETZT BESTELLEN!
ab **549,- €***
* auch in Finescale ab 599,- €



Bild: EK Verlag

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

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

MODELL:

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



Bild: F. Wilke, © S. Carstens

EINHEITS-PACKWAGEN PWI-29

PREMIUM EDITION

JETZT VORBESTELLEN!
ab **549,- €***
* auch in Finescale ab 599,- €



Bild: F. Wilke, © S. Carstens

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

MODELL:

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

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

SYSTEM RADIO

Der handliche Funkregler für die SC7 - näher am Modell!

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

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

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

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

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

Jetzt lieferbar!



Art.-Nr. 430005 UVP 299.-€

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

Art.-Nr. 430006 UVP 219.-€

System Radio Funkhandregler ohne Basisstation als Ergänzung zu 430005

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

SET: CULEMEYER R40 MIT KAEUBLE K630 ZR

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

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

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

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

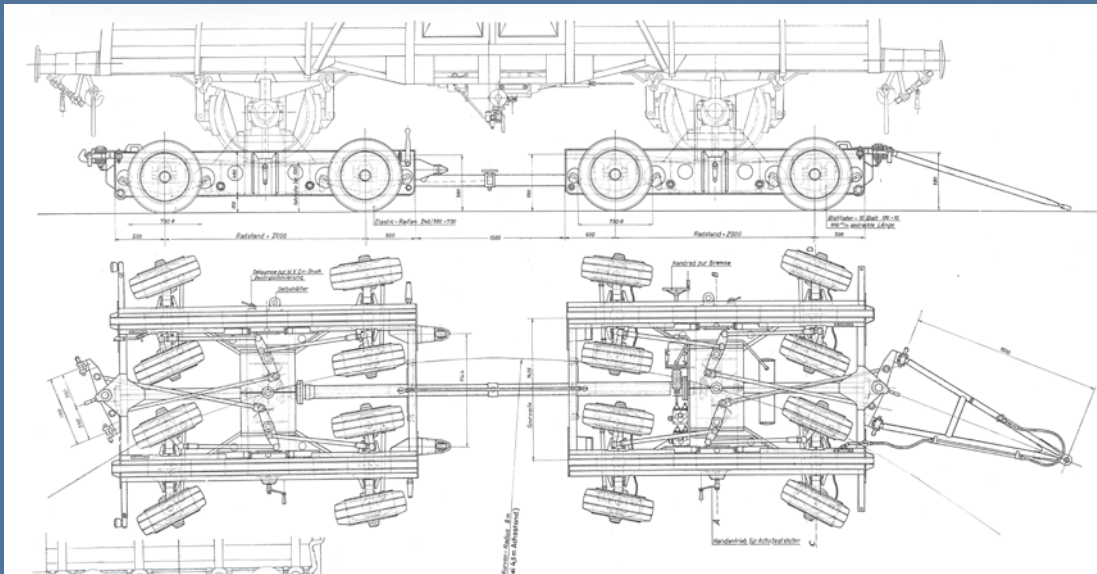





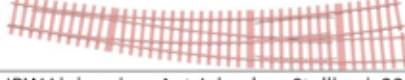



















Bild: Hollnagel, Slg. Stefan Carstens

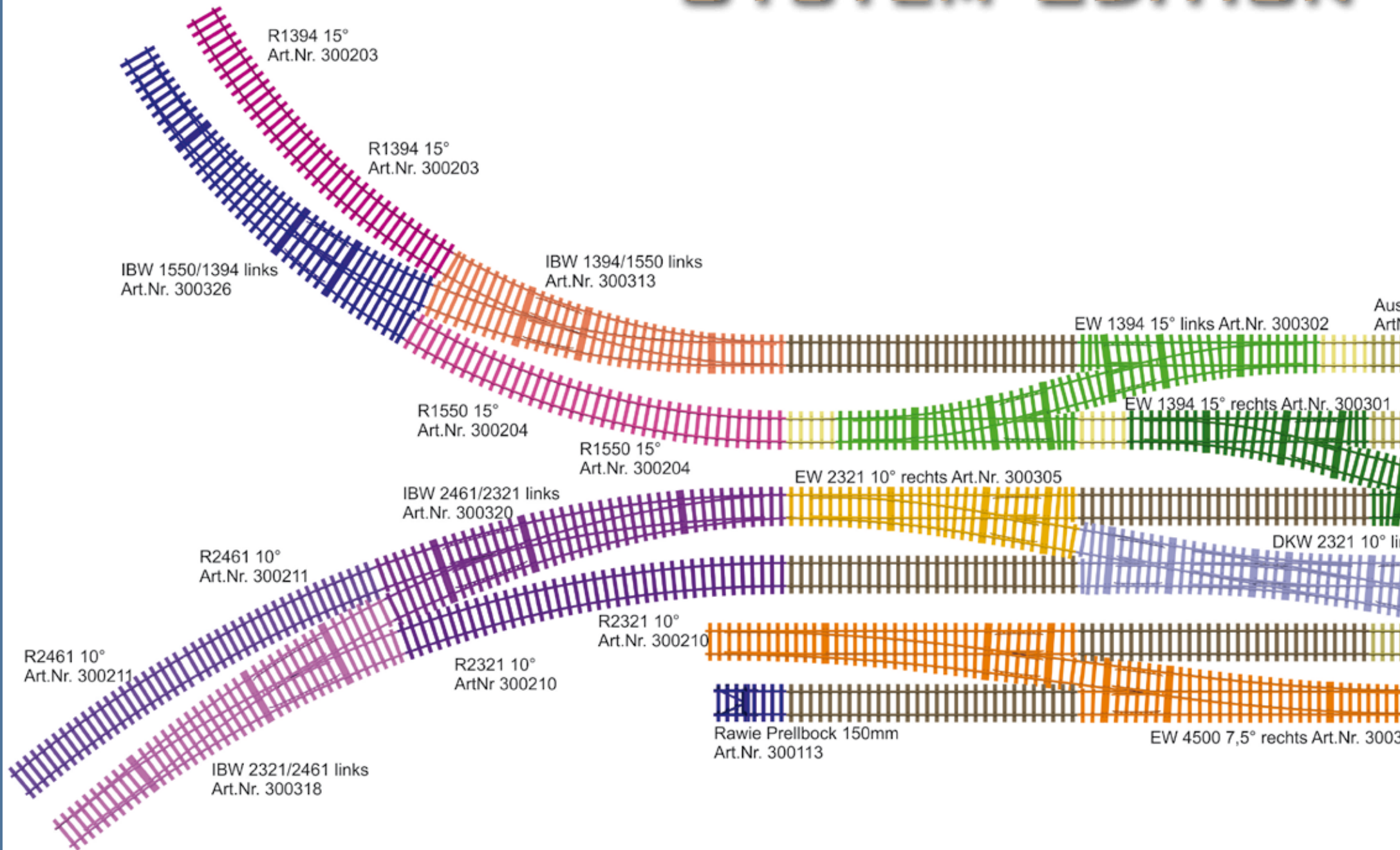
DAS KM1 GLEIS

Ein Gleis, ein System!

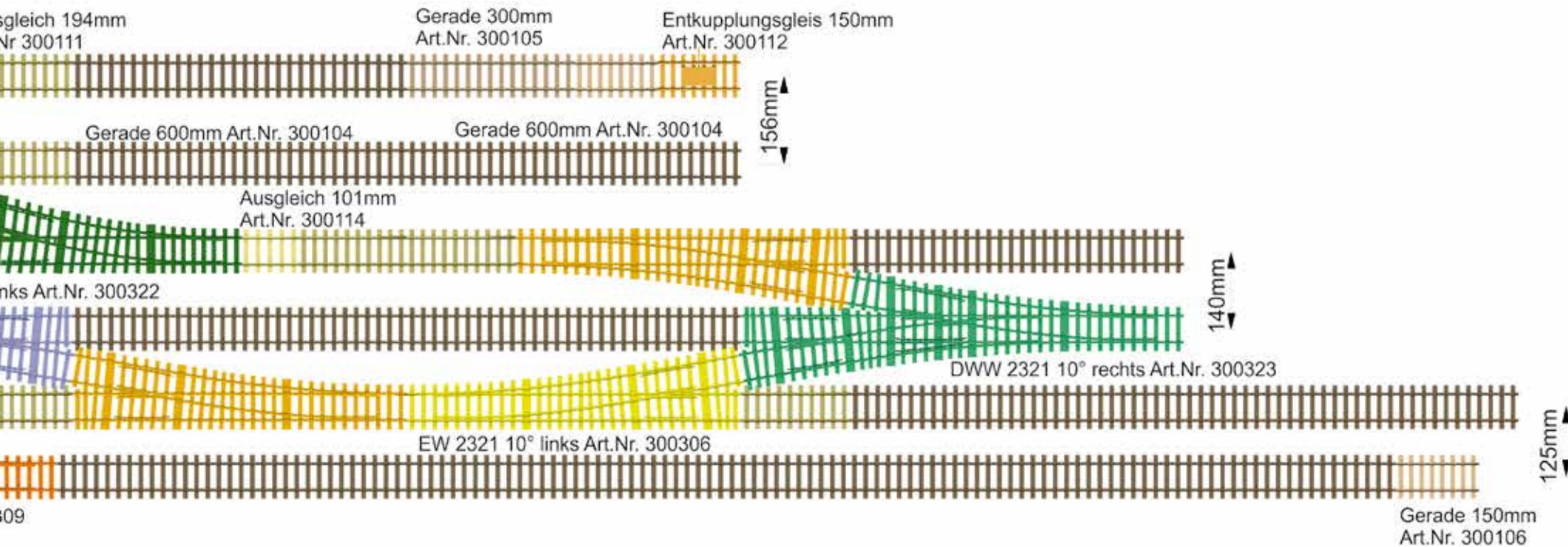
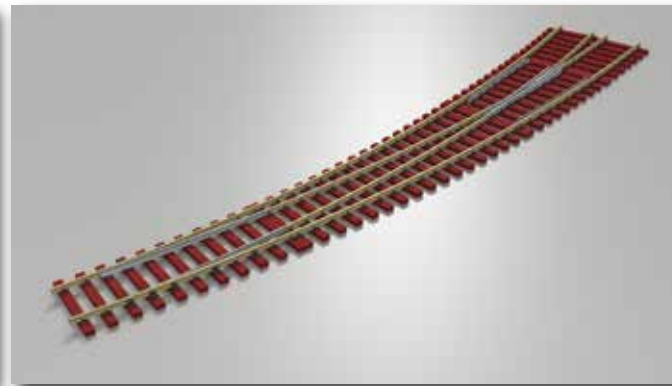
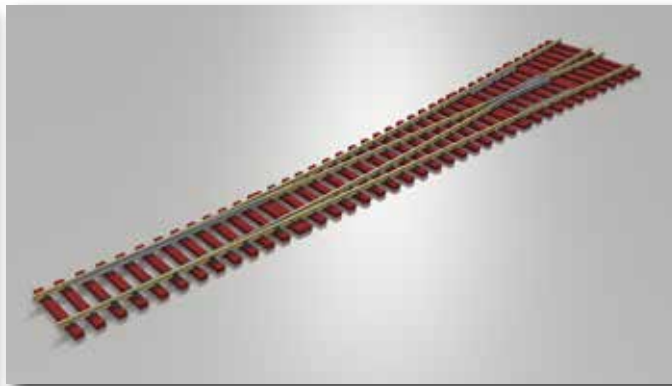
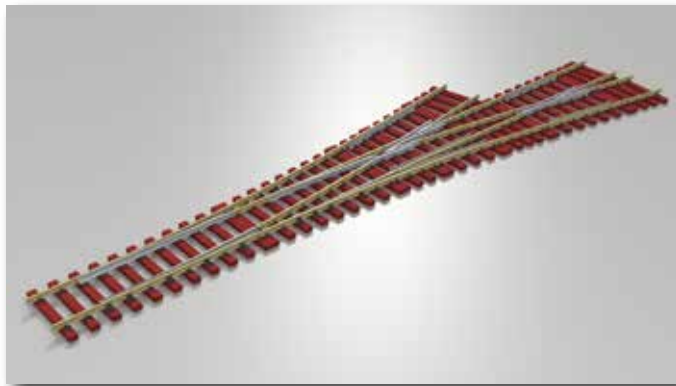
| Artikel | ArtikelNr |
|--|-----------|
| EW Rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock 1394mm 15°  | 300301 |
| EW Links, ohne Antrieb, ohne Stellbock 1394mm 15° | 300302 |
| EW Rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock 2321mm 10°  | 300305 |
| EW Links, ohne Antrieb, ohne Stellbock 2321mm 10° | 300306 |
| EW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

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

SYSTEM EDITION



DIE NEUE KM 1 GLEISGEOMETRIE



Die Neuheiten 3/2014 wurden überreicht von Ihrem KM1 Fachhändler:



KM 1

KM1 Modellbau e.K.
Ludwigstraße 14, 89415 Lauingen

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

...Modelle vom Modellbahner!

Irrtümer, technische und optische Änderungen vorbehalten. Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen. Bilder: KM1 Modellbau, wenn nicht anders angegeben. Alle Rechte vorbehalten. Mit Erscheinen dieses Katalogs verlieren alle bisherigen Preise und Angebote ihre Gültigkeit.
© KM1 Modellbau 2014