

K M 1

... Modelle vom Modellbahner!

Vorwort



Liebe Kunden, liebe Freunde der Königsspur, wenn die Spielwarenmesse ihre Türen in Nürnberg öffnet, beginnt auch in der Spur-1-Szene das neue Modelljahr. So werden auch in 2016 einige Neuheiten von KM1 auf den Markt kommen. Die BR 01⁵ ist bereits auf dem Weg nach Lauingen, ebenso insgesamt 96 verschiedene Figuren, die dann Ihre Waggons und Anlagen bevölkern können. Weiterhin werden dieses Jahr unter anderem die Modelle der BR55, BR75, BR44, V60, BR98⁷⁵, BR 18⁴, BR 94, Rmms33 und Off55 eintreffen. Uns beschäftigt dabei immer der Gedanke, was Sie von uns erwarten. Sicher sind dies die Innovationen, die wir seit 2004 mit unseren Modellen und Produkten entwickelt haben und ständig weiterentwickeln. Freilich erwarten Sie wieder hervorragende Modelle in besonders authentischer An-

mutungsqualität, hochwertigem Finish und zuverlässiger Funktionalität. Aber mehr noch: Wir alle erwarten uns von diesem schönen Hobby die Freude, die uns für einige Augenblicke aus dem oft stressigen Alltagsgeschehen hebt und uns einen schönen Ausgleich schenkt. Einfach mal vom Alltag abschalten, indem man die Spur-1-Anlage einschaltet. Immer mehr Menschen kommen auf genau diesen Gedanken und werden zu unseren Kunden. Es zählt nicht die anonyme Masse, sondern die individuelle Klasse. Dafür arbeiten wir leidenschaftlich und gerne, damit unsere Modelle Sie begeistern. So können wir auch auf der Spielwarenmesse 2016 wieder einige Neuheiten vorstellen. Allen voran wird die Neukonstruktion unserer BR 94 wieder Akzente setzen. Sei es die neuentwickelte dynamische Dampfpeife, die mit variablem Dampfausstoß der Dynamik des Lokpiffs folgt, die

neue servomotorische Feuerbüchsentüre mit nachgebildetem Glutbett, die funktionsfähige Umsteuerung, feinste Nachbildung der Details an Kessel, Fahrwerk und Führerstand oder eines der vielen beweglich ausgeführten Teile. Sie werden es genießen können. Neu zur Messe sind auch die Handmuster der G8¹, der BR56 und der V160 eingetroffen. Leider konnten vor Drucklegung dieses Katalogs noch keine Bilder davon gemacht werden. Dies holen wir aber in unserem Hauptkatalog 2016 nach, der Ende Februar fertig sein wird. Wir freuen uns darauf, Sie auch in diesem Jahr mit unseren Modellen, unserer Erfahrung und unserem Service bei Ihrem Hobby begleiten zu dürfen. Von KM1 dürfen Sie nicht nur „Produkte“ erwarten, sondern „Modelle vom Modellbahner!“

Es grüßt herzlich
Andreas R. Krug

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	2	Schmalspurfahrzeuge	142
Dampfloks	4	Gleise	152
NEU: Premium Edition Baureihe 94 ⁵⁻¹³ (Pr. T16 ¹)		Digitalsystem	167
Dieselloks	64	NEU: Digitalzentrale SC4, Dynamische Dampfpeife	
NEU: Classic Edition V100 ²⁰ (Baureihe 212)		Automodelle	168
Elloks	90	NEU: Ford Taunus 12M/15M „Weltkugel“, Mercedes W110, Borgward Isabella	
Funktionsmodelle	100	Gebäudemodelle	182
Güterwagen	102	NEU: Bahnhof Gerstetten, Lokschuppen, Kohlelager und Nebengebäude Gerstetten, Lokschuppen Unterwilden	
Personenwagen	134		
NEU: Schnellzugwagen D28, AB/ABCü-29, AB4-28 in Stahlblau (F-Zug)			

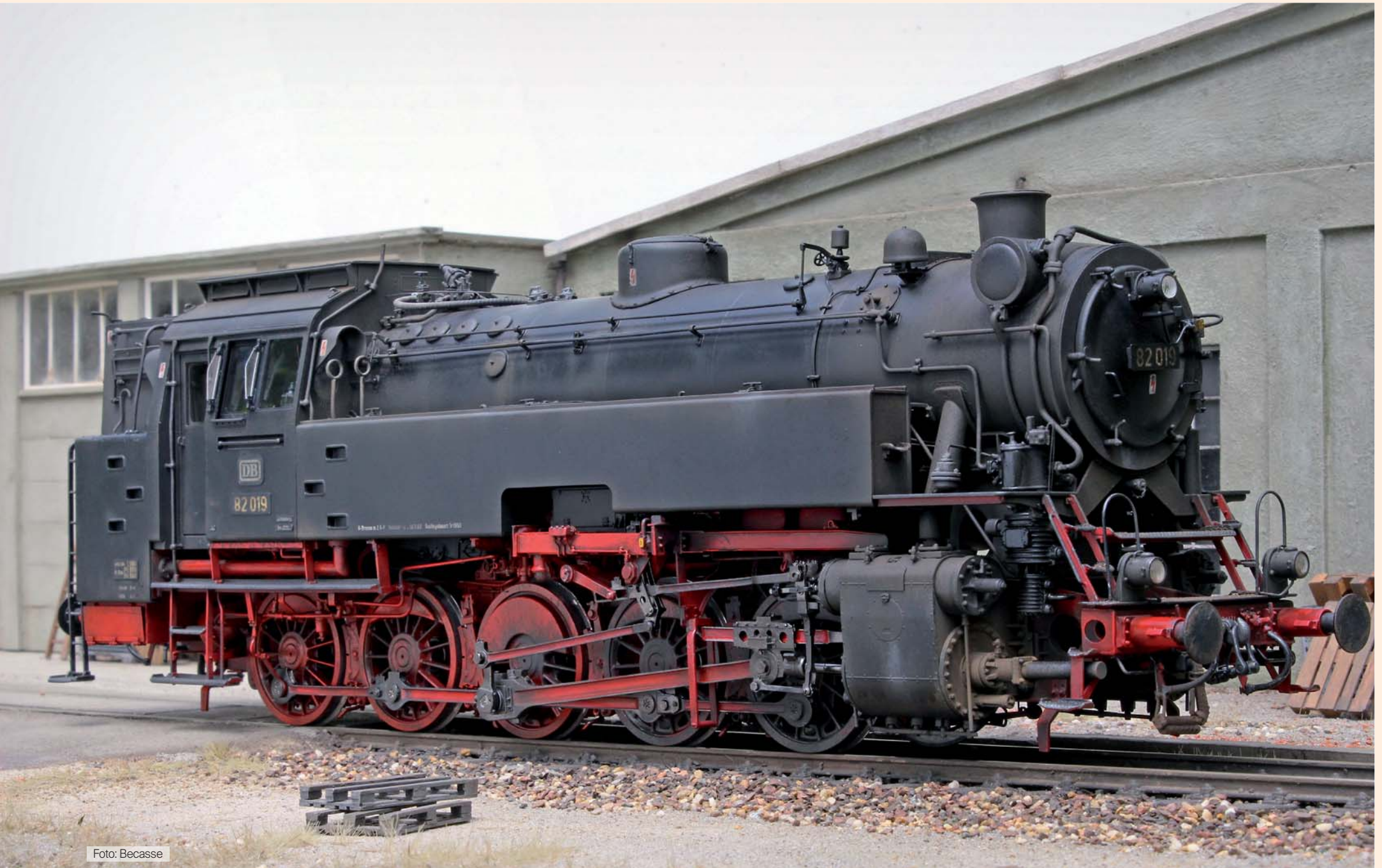


Foto: Becasse

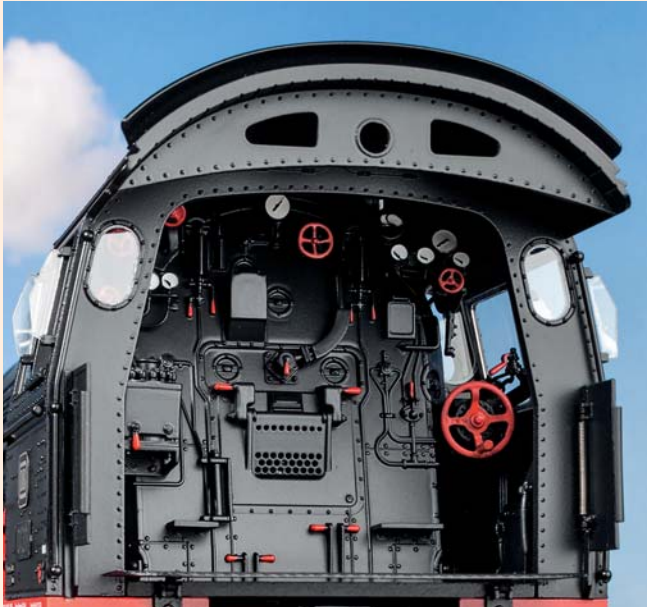
PREMIUM EDITION



Baureihe 01 mit Hochleistungskessel der DB

Die Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01 gehören zweifellos zu den wichtigsten Maschinen der deutschen Eisenbahngeschichte. Bereits zu DRG-Zeiten kam der Baureihe 01 eine besondere Bedeutung zu. Sie war mit der BR 01¹⁰ die Paradelok. Ihre Leistung und Laufruhe konnten überzeugen und als nach dem 2. Weltkrieg ein erhöhter Bedarf an leistungsfähigen Schnellzugmaschinen entstand, entschied sich die DB dazu, 50 Exemplare der bewährten 2-Zylinder-01er umzubauen. Sie erhielten den vollständig geschweißten Kessel, den auch schon ihre dreizylindrige Schwester, die BR 01¹⁰, bekommen hatte. Dadurch bekam die Neubaukessel-BR01 ein komplett anderes Aussehen: Auf dem eleganten Kessel ruhte nur noch der Dampfdom. Speisedom und Sanddom entfielen, die Sandkästen wurden analog zur BR 01¹⁰ zwischen Umlauf und Kessel montiert. Durch die nun fehlende Frontschürze und den niedrigen Schornstein entstand ein neues Gesicht in der Familie der Baureihe 01. Alle umgebauten Maschinen waren mit Kohletendern der Bauart 2'2'T34 gekuppelt. Ein Umbau auf Ölhauptfeuerung fand hier nicht statt. Bis heute sind BR 01 mit geschweißtem Hochleistungskessel museal erhalten geblieben. Die BR 01 180 wird gerade beim Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen betriebsfähig aufgearbeitet. Sehr bekannt ist auch die BR 01 220, die als Denkmallok in Treuchtlingen seit vielen Jahren ausgestellt ist.





Modell: Metallmodell aus Zinkdruckguss, Messing und Edelstahl, Bühler-Motor, ESU LokSound XL 4.0 Decoder mit realistischem KM1-HQ-Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke und Zylinderdampf neuester Generation mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, Triebwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LEDs, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, ringisolierte Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Schmierpumpenantrieb, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1-Kupplung oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 74,8 cm, Gewicht ca. 7 kg. **Erhältlich in sieben Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 100121 bis 100127 (NEM-Radsätze) bzw. 110121 bis 110127 (Finescale).**





PREMIUM EDITION



Baureihe 01⁵ der DR

Die Baureihe 01⁵ entstand als Umbaulok bei der Deutschen Reichsbahn der DDR. Sie war gewissermaßen die Antwort auf die westdeutsche Neubaukessel-01. Die sogenannte Reko 01⁵ kam regelmäßig mit den Interzonenzügen nach Westdeutschland und erfreute sich großer Beliebtheit. Die Leistungsoptimierung der Dampfloks erreichte zweifellos mit dieser Maschine bei der DR Ost einen ihrer Höhepunkte. Auch äußerlich unterscheidet sich die BR 01⁵ gegenüber ihren Wurzeln aus der Zeit der DRG deutlich: Die markanten Windleitbleche, die Domverkleidung die Frontschürze, ein neues geschweißtes Führerhaus, teilweise Kegelrauchkammertüren und Boxpok-Räder gaben dieser Maschine ihr unverwechselbares Aussehen. Nur seitens des Fahrwerks verleugnet sie ihre Herkunft von der BR 01-Altbaukessel nicht, obgleich der Rahmen am vorderen Ende eine Verlängerung erhielt.

Das Modell entstand in neun verschiedenen Versionen von der Epoche IIIb bis zur Museumslok, sowohl als kohle- wie auch als ölgefeuerte Maschinen in der bewährten Premium Edition-Qualität mit feinsten Detaillierung und gewohnter Ausstattung.



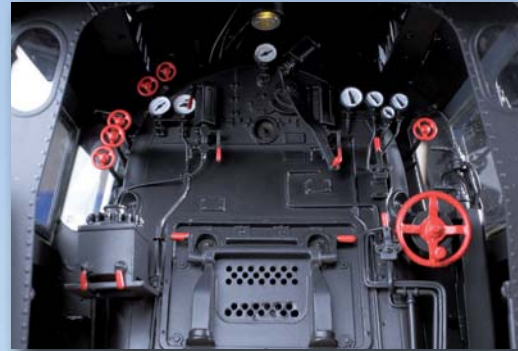


Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler-Motor, ESU LokSound XL 4.0 mit realistischem KM1-HQ-Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke und Zylinderdampf neuester Generation mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, Triebwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht-LEDs, robuster Kardanantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, servomotorische Umsteuerung, ringsolierte Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen (nicht bei Boxpok), Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddome zum Öffnen, funktionsfähiger Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Führerhausboden aus Echtholz, mehrfarbig lackiertes Führerhaus, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 76 cm, Gewicht ca. 7 kg. **Erhältlich in zehn Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 100150 bis 100159 (NEM-Radsätze) bzw. 110150 bis 110159 (Finescale).**





PREMIUM EDITION



Baureihe 03

Die Fahrzeuge der Baureihe 03 wurden zwischen 1930 und 1937 als Schnellzuglokomotive für Strecken gebaut, die nur für Achslasten bis 18t geeignet waren. Von diesen konstruktiv an die Baureihe 01 angelehnten Maschinen wurden 298 Exemplare von den Firmen Borsig, Krupp, Henschel, und Schwartzkopff gebaut. Das geringere Gewicht wurde durch leichtere Barrenrahmen, kleinere Kessel und kleinere Zylinder erreicht. Ab der Betriebsnummer 03123 befanden sich die Pumpen in der Fahrzeugmitte und ab der Betriebsnummer 03163 hatten die Loks größere vordere Laufräder. Die Deutsche Bundesbahn hatte etwa 154 Maschinen im Bestand, die Deutsche Reichsbahn der DDR 86 Maschinen. Ab dem Jahr 1962 stattete die Deutsche Reichsbahn der DDR ihre Fahrzeuge mit Mischvorwärmern aus. Diese Baureihe wurde mit Schlepptendern der Bauarten 2'2'T30, 2'2'T32 und 2'2'T3z4 eingesetzt. Die „leichte 01“ war bei der DB noch bis 1972 unentbehrlich. Erst dann zerhalten, z.T. als betriebsfähige Museumsmaschinen.

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

Erhältlich in neun Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 100301 bis 100309 (NEM-Radsätze) bzw. 110301 bis 110309 (Finescale).



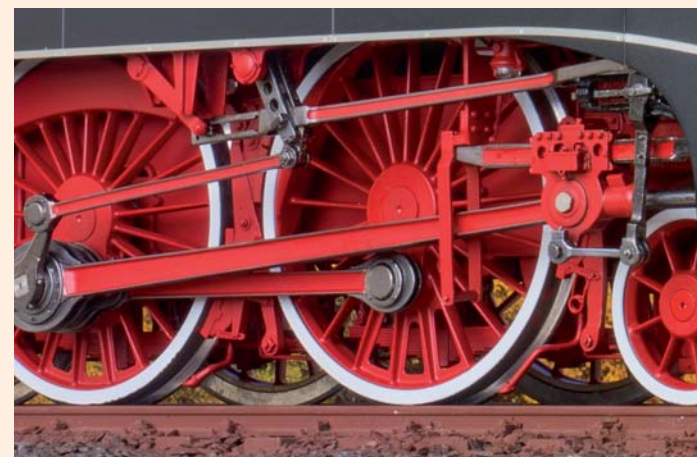
PREMIUM EDITION



Baureihe 10

Die elegante Legende

Die beiden von Krupp gebauten Exemplare der Baureihe 10 wurden 1957 abgeliefert und unter den Betriebsnummern 10 001 und 10 002 eingereiht. Gekuppelt war die Lok mit dem eigens dafür entwickelten Tender 2'2'T40. Der rasche Traktionswandel der DB trug dazu bei, dass es bei den beiden Baumustern blieb und keine Serienfertigung erfolgte. Die 10001 war anfangs kohlegefeuert und mit einer Ölzusatzfeuerung zum Ausfahren von Leistungsspitzen versehen. Lok 10002 hingegen erhielt gleich eine Ölhauptfeuerung, auf die dann die 10001 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 10002 erfolgte im Januar 1967, die der 10001 im Juni 1968. Die 10 001 ist noch heute im Deutschen Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg erhalten. Die Baureihe 10 ist vielleicht die eleganteste und zugleich imposanteste Vertreterin deutscher Dampflokomotiven und eine Legende ihrer Gattung.







Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler-Motor, ESU LokSound XL 4.0 Sounddecoder mit realistischem KM1-HQ-Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigen Zylinderdampf neuester Generation mit 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, einfaches Füllen über Schornstein, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, Triebwerksbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, rote Schlussleuchten separat schaltbar, Warmlicht LEDs, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, servomotorische Umsteuerung, Radreifen aus Edelstahl, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, funktionstfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 82,8 cm, Gewicht ca. 6,5 kg. Dem Modell liegen zum Austausch für große Räder und die Vitrine gratis Zylinderverkleidungen ohne Radausschnitte bei.

Erhältlich in zehn Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 101101 bis 101110 (NEM-Radsätze) bzw. 111101 bis 111110 (Finescale).



PREMIUM EDITION

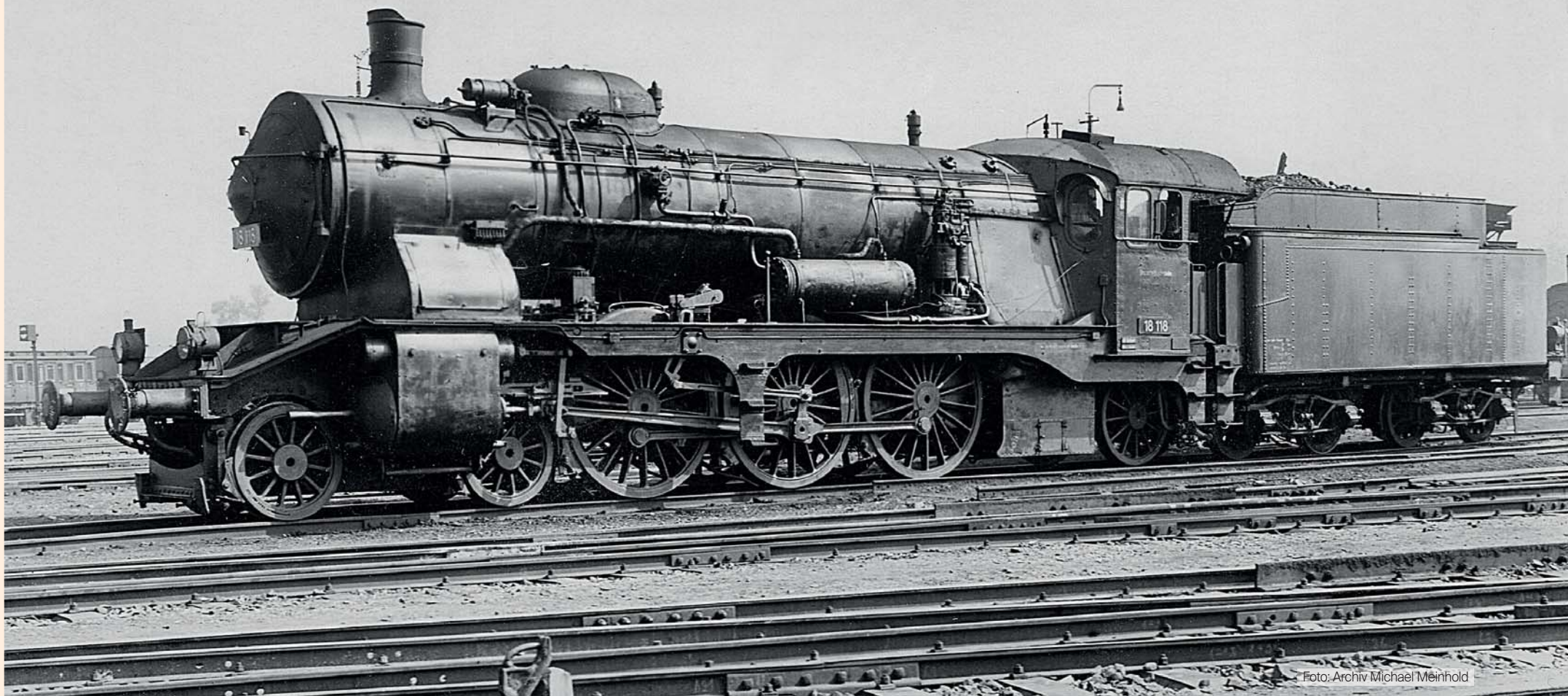


Foto: Archiv Michael Meinhold

Baureihe 18¹ / württembergische C

Die „schöne Württembergerin“ war die kleinste Länderbahn mit Achsfolge 2'C1' und mit ihren 1800 mm Treibrädern passend für die Topographie der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn (K.W.St.E) entworfen. 41 Fahrzeuge wurden zwischen 1909 und 1921 durch die Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Die Lokomotiven waren sparsam und zugleich sehr leistungsfähig. Sie hatten ein Vierzylinder-Verbundtriebwerk, alle vier Zylinder wirkten auf die zweite, doppelt gekröpfte Kup-

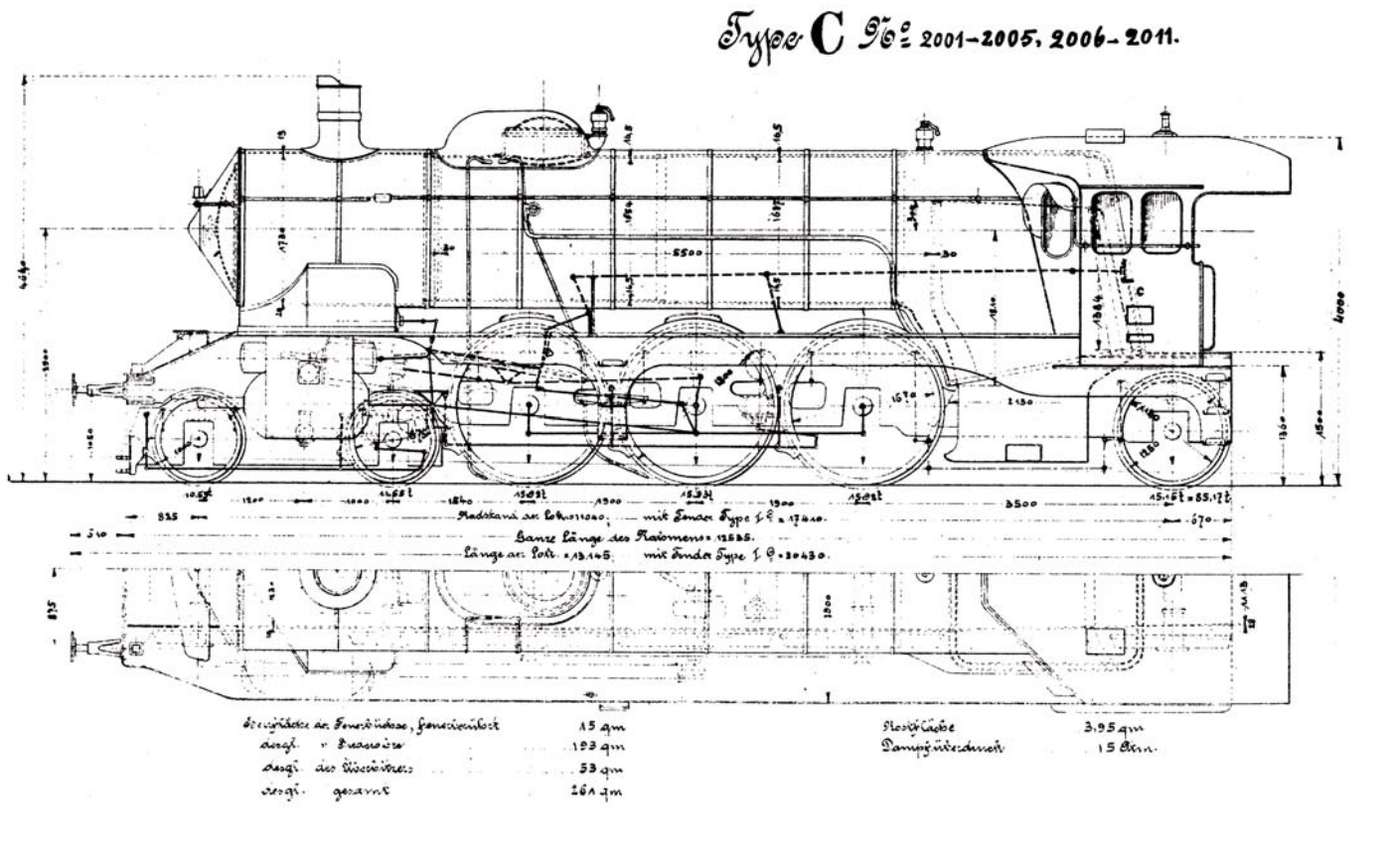
pelachse. Ihr außergewöhnliches Aussehen verdankt sie Auffälligkeiten wie dem außenliegenden Hilfsrahmen zur Unterstützung des Blechrahmens, mit den dahinterliegenden Radkästen für die Kuppelachsen, sowie dem stromlinienförmigen Führerhaus, das der bayerischen S²/₆ ähnelt. Auch die kegelförmige Rauchkammertür trug zum eleganten Erscheinungsbild bei. So gekleidet tat sie unter anderem auch Dienst vor Luxuszügen wie dem Orient-Express. 37 Lokomotiven wurden von der DRG

Die schöne Württembergerin

übernommen, wo sie als Baureihe 18¹ eingeordnet wurde. Die Deutsche Bundesbahn übernahm noch 23 Exemplare dieser formschönen Lokomotive. Ihre Einsätze brachten sie fortan nach Mannheim, Stuttgart, Friedrichshafen, Ulm, Heilbronn, Aalen und bis nach Würzburg. Anfang der 50er Jahre begann der Stern der württembergischen C zu sinken, und mit der Z-Stellung der 18133 am 15. Februar 1955, endete der Werdegang dieser Maschine. Leider blieb kein Exemplar als Museumslok erhalten.

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, ESU LokSound XL 4.0 Decoder 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, servoelektronisch öffnende Feuerbüchsentür, realistisch nachgebildetes Glutbett, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Lichtwechsel Weiß/Rot schaltbar, Warmlicht LEDs, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, servomotorische Umsteuerung, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1-Doppelhaken- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 68,2 cm, Gewicht ca. 6 kg.

Erhältlich in sieben Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 101851 bis 101857 (NEM-Radsätze) bzw. 111851 bis 111857 (Finnescale).



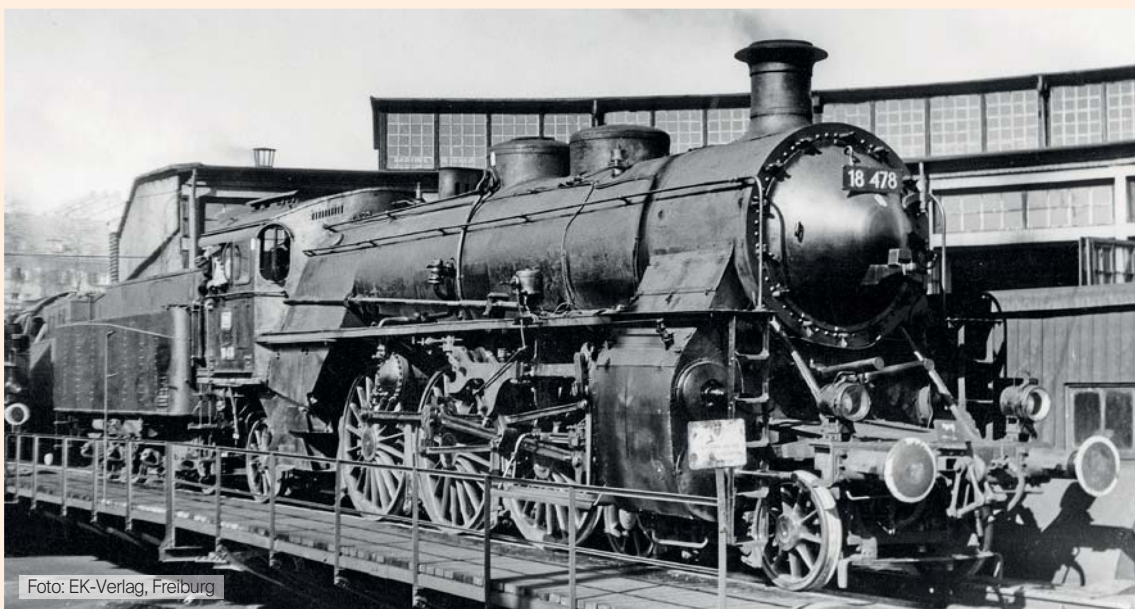
PREMIUM EDITION



Baureihe 18⁴ / bayer. S^{3/6}

Die Schnellzug-Königin

Elegant. Zuverlässig. Leistungsstark. Mit diesen Prädikaten kann man die Gattung der bay. S^{3/6} wohl am besten beschreiben. Über 25 Jahre wurde sie gebaut und in 159 Exemplaren geliefert. Aufgrund ihres großzügig dimensionierten Kessels war sie wie keine andere Dampflokomotive für Langläufe geeignet. Eine Spitzenleistung stellte die durchgehende Bespannung des D463 München - Frankfurt - Köln mit 635 km Laufleistung am Stück dar. Ihr zeitlos eleganter Auftritt, vor allem geprägt durch das Vierzylinder-Verbundtriebwerk und das typische Windschneide-Führerhaus, fasziniert seit je her Generationen von Eisenbahnfreunden. Die 18478 (bay. 3673) wurde 1918 bei J.A. Maffei in München unter der Fabriknummer 4536 für die Königlich Bayerische Staatsbahn gebaut. Dem Schweizer Ingenieur Serge Lory und nachfolgend dem Engagement des Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen ist es zu verdanken, dass diese eindrucksvolle Schönheit noch heute erlebt werden kann. Aktuell ist sie wieder in ihrem ursprünglichen grünen Länderbahnanstrich im Nördlinger BEM (Bayerisches Eisenbahnmuseum) zu bewundern.



Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, ESU LokSound XL 4.0 Decoder mit realistischem KM1-HQ-Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit Zylinderdampf neuester Generation mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, Triebwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, servoelektronisch öffnende Feuerbüchsentür, in Fahrrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht-LEDs, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, servomotorische Umsteuerung, ringisolierte Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, realistisch nachgebildetes Glutbett, Sanddom zum Öffnen, funktionsfähiger Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand, Echtholz-Führerhausboden, originale Schraubenkupplungen, austauschbar gegen Doppelhaken- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 66,3 cm, Gewicht ca. 6,5 kg.

Erhältlich in zehn Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 101840 bis 101849 (NEM-Radsätze) bzw. 111840 bis 111849 (Finescale).

PREMIUM
EDITION



Baureihe 42

Von der Kriegslok zur Museumslok

Die Kriegslokomotive der Baureihe 42 (KDL 3) wurde von der Deutschen Reichsbahn in hoher Stückzahl beschafft. Im Gegensatz zur Baureihe 52, die aus der 50er hervorging, handelte es sich bei der BR 42 um eine komplette Neukonstruktion. Vielleicht ist diese Maschine auch deshalb eine der markantesten Erscheinungen deutscher Dampflokomotiven. Sie war für schwere Güterzüge vorgesehen, die mit der Baureihe 52, der leichteren KDL 1, nicht wirtschaftlich befördert werden konnten und sollte mit 17t Achslast auch auf Strecken fahren, die von der schweren Baureihe 44 nicht mehr genutzt werden konnten. Man sieht der 42er die schlichte Bauart der Kriegslokomotiven an: Ein geschlossenes Führerhaus mit nur einem Seitenfenster, die einfacheren Degenkolb-Windleitbleche und Scheibenvorlaufräder sind äußere Kennzeichen dieser Maschine. Dennoch bietet sie einen besonderen optischen Eindruck, der vor allem durch die in den Zylinderblock integrierten Laternen und das kurze zu den Zylindern abfallende Umlaufblech bestimmt wird. Auch die Domordnung und -verkleidung hebt sich deutlich von der

anderer Baureihen ab. Die Deutsche Bundesbahn übernahm noch 649 dieser Loks. Als 1957 das Saarland wieder zur BRD kam, kamen weitere 21 Maschinen hinzu. Sie waren bei der DB bis Oktober 1962 vor allem vor Erzzügen und im schweren Vershubdienst eingesetzt. Bei der DR (Ost) kamen die 42er länger zu Ehren, erst im Bestand von 1970 waren sie nicht mehr geführt, die letzten Einsätze wurden 1969 dort verzeichnet. Da die 42er zu DRG-Zeiten ursprünglich vor allem zum Betrieb auf österreichischen Strecken konzipiert war, ist es nicht verwunderlich, dass dort nach dem 2. Weltkrieg auch einige Exemplare verblieben. Die Wannentender wurden später auch mit einer Kabine versehen, ähnlich des Kabinentenders der Baureihe 50 bei der DB. Ende der 60er Jahre nahte jedoch auch in Österreich das Ende der Baureihe, die vorwiegend auf der Semmeringbahn eingesetzt wurde. Museal erhalten geblieben ist in Österreich die 42.2708 der ÖGEG. In Luxemburg steht heute noch die CFL 5519 als letztes betriebsfähiges Exemplar dieser Baureihe unter Dampf und kommt bei Sonderfahrten auch regelmäßig nach Deutschland.



Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, ESU LokSound XL 4.0-Sounddecoder mit realistischem KM1-HQ-Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf neuester Generation mit 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, einfaches Füllen über Schornstein, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Triebwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LEDs, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, ringisolierte Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Scheibenvorlaufräder, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren und mehrfarbig ausgelegtes Führerhaus, funktionsfähige Vorreiber, zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020mm, LüP ca. 71,8cm, Gewicht ca. 7 kg.

Erhältlich in zwölf Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 104201 bis 104212 (NEM-Radsätze) bzw. 114201 bis 114212 (Finescale).







PREMIUM EDITION





Baureihe 44 (043/044)

Der „Jumbo“ für die Güterzüge

Die Serienfertigung dieser gewaltigen 3-Zylinder Güterzuglokomotive begann im Jahr 1937. Insgesamt wurden 1753 Maschinen dieser Gattung für die Deutsche Reichsbahn hergestellt. Ab 1958 wurden bei der Deutschen Bundesbahn 36 Lokomotiven auf Ölhauptfeuerung umgerüstet und mit umgebauten Tendern der Bauart 2'2'T34 gekuppelt. Danach waren die ab 1968 als 043 geführten Maschinen eine der stärksten deutschen Dampflokomotiv-Baureihen. Mit 2100 PS und einem Zuggewicht von bis zu 2400 t bleiben ihre Einsätze wohl vor allem vor den schweren Erz-zügen im Emsland unvergessen. Als am 26. Oktober 1977 das Ende des Dampflokensatzes bei der DB vollzogen wurde, erfolgte auch die Ausmusterung der letzten ölgefeuerten „Jumbos“. Einige wenige Lokomotiven wurden als Übergangskriegslokomotiven mit dem Versuchswanntender 2'2'T34 an die Reichsbahn geliefert. Diese waren bei der Deutschen Bundesbahn bis Ende der 60er Jahre im Einsatz.

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

Erhältlich in zwölf Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 104420 bis 104431 (NEM-Radsätze) bzw. 114420 bis 114431 (Finescale).



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie





Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie



44 1178

lotze
22.5.1



PREMIUM EDITION





Baureihe 45

Die Baureihe 45 war die stärkste deutsche Güterzugdampflok. Von 1937 bis 1969 standen diese eindrucksvollen Maschinen im Betrieb. Beschafft wurden 28 Stück für die Beschleunigung schwerer Durchgangsgüterzüge auf Hauptbahnen. Das zeitgemäße Fahrwerk stand allerdings im Kontrast zur sehr konventionellen Kesselkonstruktion. Bei der Deutschen Bundesbahn wurden zunächst 2 Maschinen beim neuen Versuchsamt in Göttingen eingesetzt. 5 Lokomotiven erhielten Anfang der 1950er-Jahre neue Hinterkessel und weitere 5 Loks bekamen neue Hochleistungskessel mit Verbrennungskammer. Alle 10 Maschinen wurden mit Standard-Stoker ausgerüstet, wobei die Kohle mittels einer Förderschnecke der Feuerbüchse zugeführt wurde. Der Heizer war dabei von der hohen physischen Arbeit entlastet. Beheimatet wurde die Baureihe 45 in Würzburg. Von dort aus zog sie schwere Güterzüge, aber auch die Beförderung von Schnellzügen stand auf dem Programm. Über die Spessarttrampen waren die bulligen Maschinen mit ihren 3000 PS voll gefordert. Zuletzt wurden sie zur Volluntersuchung der neuen Brennkraftlokomotiven im Allgäu und im Emsland eingesetzt. 1969 endete dann der Einsatz der Baureihe 45 in Minden. Erhalten geblieben ist die 45 010.

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler-Motor, voll funktionsfähiges 3-Zylinder-Triebwerk, ESU LokSound XL 4.0 Decoder mit realistischem KM1 HQ 3-Zylinder Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke und Zylinderdampf 5. Generation mit 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, rollfähiges Getriebe, Triebwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LEDs, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, ringisolierte Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddome zum Öffnen, funktionsfähiger Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter, mehrfarbig ausgelegter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Führerhausboden aus Echtholz, servomotorische Umsteuerung. Mindestradius in einfachen Kurven 1020 mm, Mindestradius in Weichen und S-Kurven 1394 mm, LüP ca. 80,1 cm, Gewicht ca. 7,5 kg.

Erhältlich in neun Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 104500 bis 104508 (NEM-Radsätze) bzw. 114500 bis 114508 (Finescale).



CLASSIC EDITION





Baureihe 50

Klassiker auf Schienen

Wohl eine der gelungensten Konstruktionen deutscher Einheitslokomotiven ist die Baureihe 50. Ab 1939 wurden bis 1948 insgesamt 3164 Exemplare dieser Maschine in Dienst gestellt. Trotz Kriegsverlusten konnte die Deutsche Bundesbahn noch 2159 einsatzfähige 50er übernehmen. Damit bildeten sie zusammen mit der Baureihe 44 das Rückgrat des Güterverkehrs, wurden jedoch aufgrund ihrer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auch regelmäßig vor Personenzügen eingesetzt. Durch die geringe Achslast waren sie zudem auf allen Nebenstrecken zuhause und kamen in ganz Deutschland und im europäischen Ausland zum Einsatz. Ende der 50er Jahre wurde von der DB der legendäre Kabinentender gefertigt und mit vielen Maschinen der Baureihe gekuppelt. Besonders diese einzigartige Erscheinung machte sie als Klassiker auf der Schiene unverwechselbar.

Modell: Handgefertigtes Modell aus Ganzmetall-Gemischtbauweise, Loksound XL Digitaldecoder (DCC, Motorola, Selectrix), KM1 High Quality-Sound, synchronisierter Dynamic Smoke mit unabhängig schaltbarem Zylinderdampf 3. Generation, Motor und Zylinderdampf auch manuell abschaltbar, vorbildgerechte, fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung, Triebwerksbeleuchtung 6-fach, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, gedimmte Beleuchtung, Warmlicht-LEDs, Edelstahl-Radreifen ringisoliert, Federpuffer, Kurzkupplungs-Kinematik, Achsen und Antrieb kugelgelagert und gefedert, Mindestradius 1020 mm.

Erhältlich in 7 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 105021 bis 105027 (NEM-Radsätze) bzw. 115021 bis 115027 (Finescale).





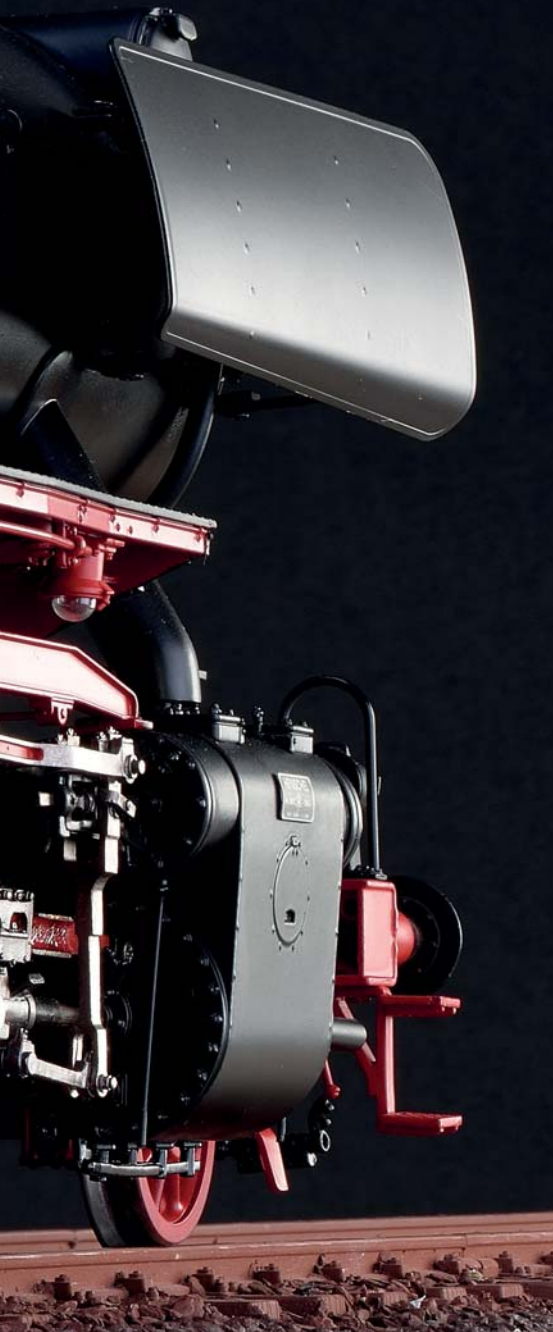
WM 80

50 460

BD Münster

Knorrbremse K-6P m.Z. letzte Br.Unt. 28.4.62 Gestängebauart Tr 1938

Foto: AMB Design



LIMITED EDITION



Baureihe 55

Die ab 1913 bei der K.P.E.V. als verstärkte Normalbauart der preußischen G8 gebaute G8¹ war die am häufigsten gebaute Länderbahnlokomotive überhaupt. Mit 5155 für Deutschland und viele weitere europäische Bahnverwaltungen gebauten Exemplaren wurde ihre Stückzahl nur noch von den Kriegslokomotiven der Baureihe 52 übertroffen. Die bei der DRG als Baureihe 55 eingereihten Lokomotiven hatten durch den vergrößerten Kessel eine höhere Achslast von 17,6 Tonnen. Dadurch waren sie hervorragend für den schweren Güterzugdienst mit einer Spitzengeschwindigkeit von 55 km/h geeignet, auch der schwere Verschubdienst war eine Domäne der BR 55. Rund 690 Maschinen wurden bei der DRG mit einer Vorlaufachse versehen, wodurch sich die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h erhöhte. Diese wurden als Baureihe 56²⁻⁸ geführt. Gekuppelt waren sie mit preußischen Tendern der Bauart pr. 3T16,5. Der Erfolg dieser Konstruktion zeigt sich auch darin, dass z.B. die nach Schweden gelieferten Maschinen dort bis 1973 im Einsatz waren. Bei der DB wurden die Loks bereits ein Jahr früher ausgemustert. Zwei Exemplare sind museal erhalten geblieben, darunter die 55 3345 (055 345-3) im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen.

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler-Motor, ESU LokSound XL 4.0-Sounddecoder mit realistischem KM1-HQ-Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf neuester Generation mit 40 min. Laufzeit pro Füllung, einfaches Füllen über Schornstein, servomotorische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung mit nachgebildetem Glutbett und servomotorisch öffnender Feuerbüchsentüre, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht-LEDs, rote Zugschlussbeleuchtung schaltbar (auch vereinfachtes Schlusslicht) robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, ringisolierte Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, funktionsfähige Ausgleichshebel, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, bewegliche Schiebefenster, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, zu öffnende Einströmkastenverkleidung, Werkzeugkästen, Schränke für Schmiermittel und Signalmittel zum Öffnen, originalgetreuer Kohlekasten mit Rohr für Schürwerkzeuge (je nach Version), echte gebrochene Steinkohle zum individuellen Befüllen des Kohlekastens beiliegend, feinste nachgebildete Schmierleitungen, flexible und kuppelbare Bremsschläuche, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, KM1-Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 57,1 cm, Gewicht ca. 6 kg. **Erhältlich in 14 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 105501 bis 105514 (NEM-Radsätze) bzw. 115501 bis 115514 (Finescale).**



PREMIUM EDITION

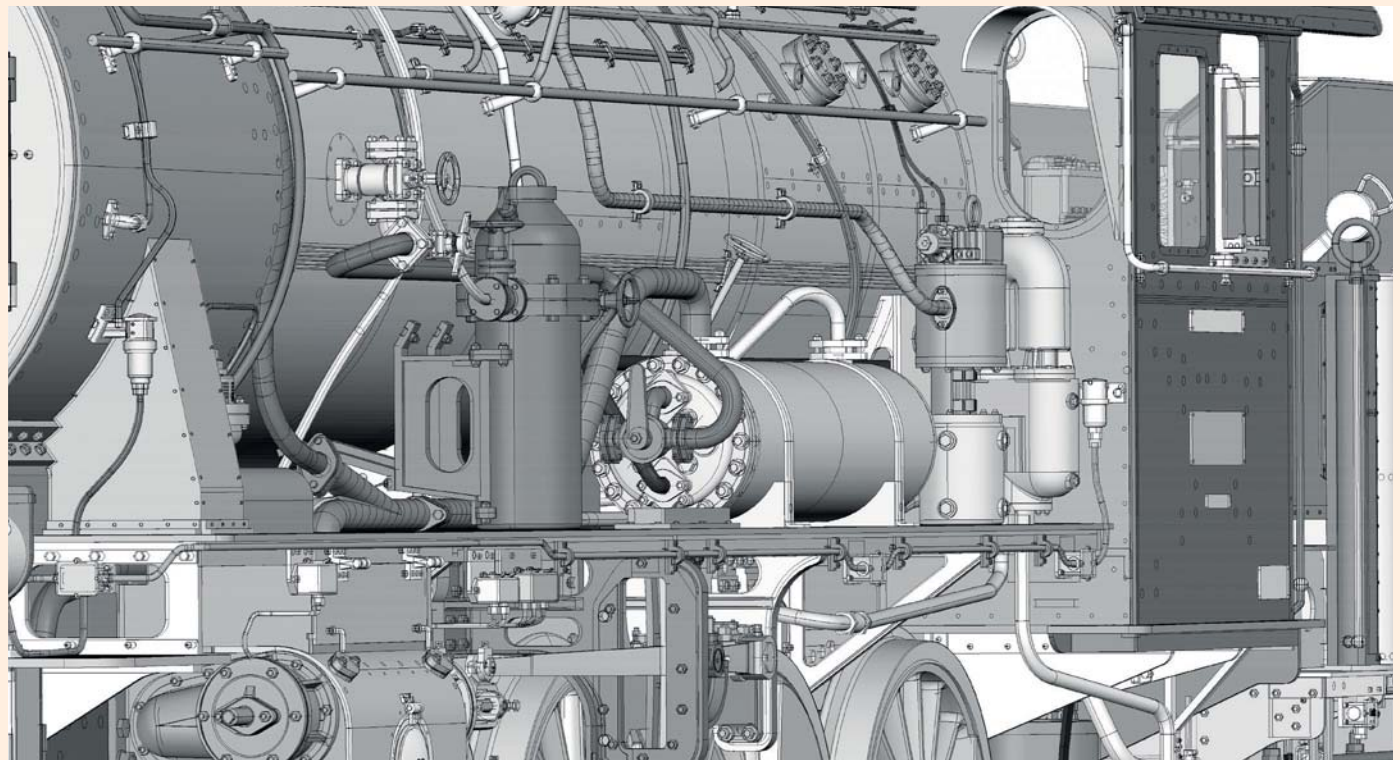
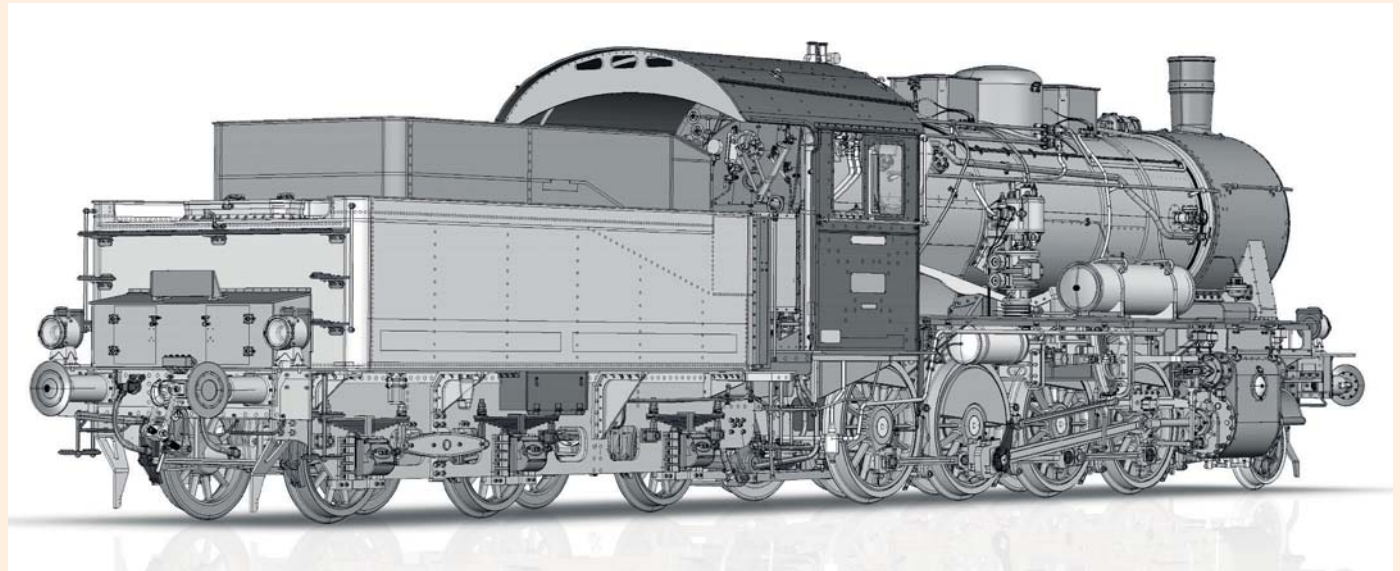


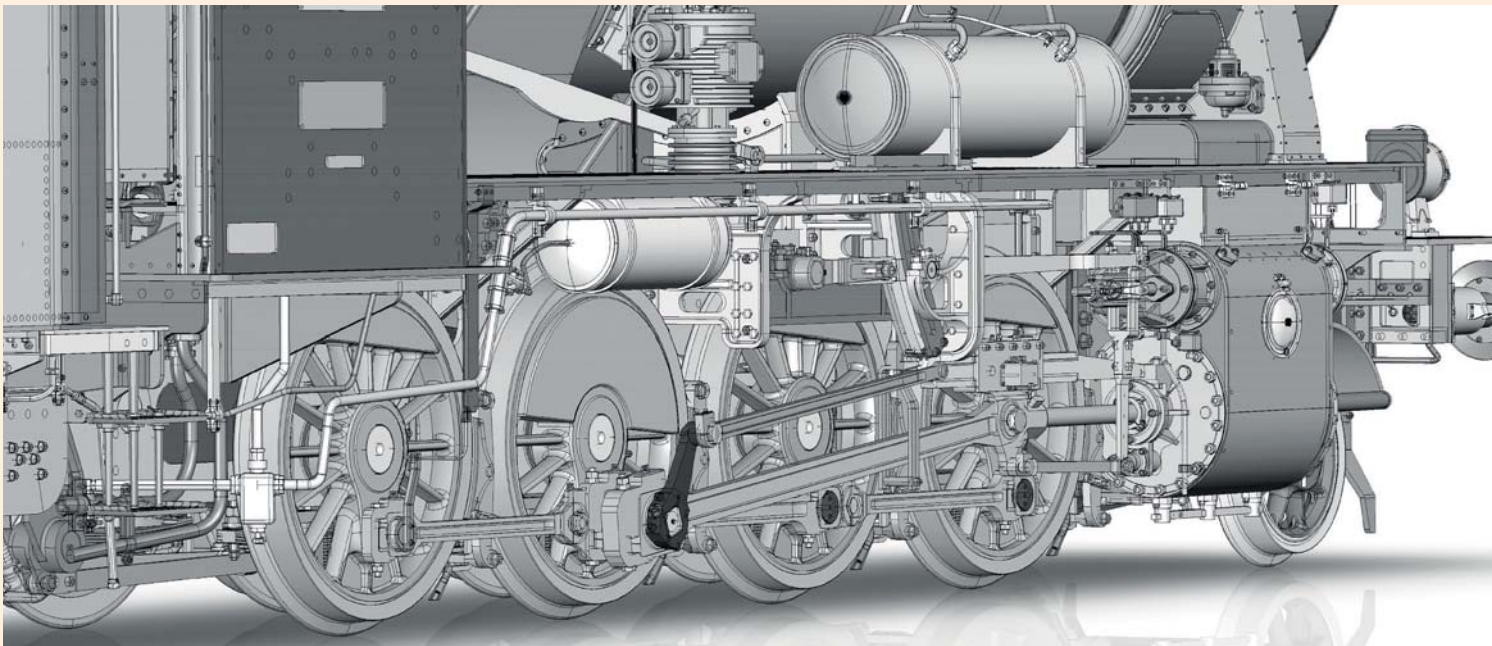
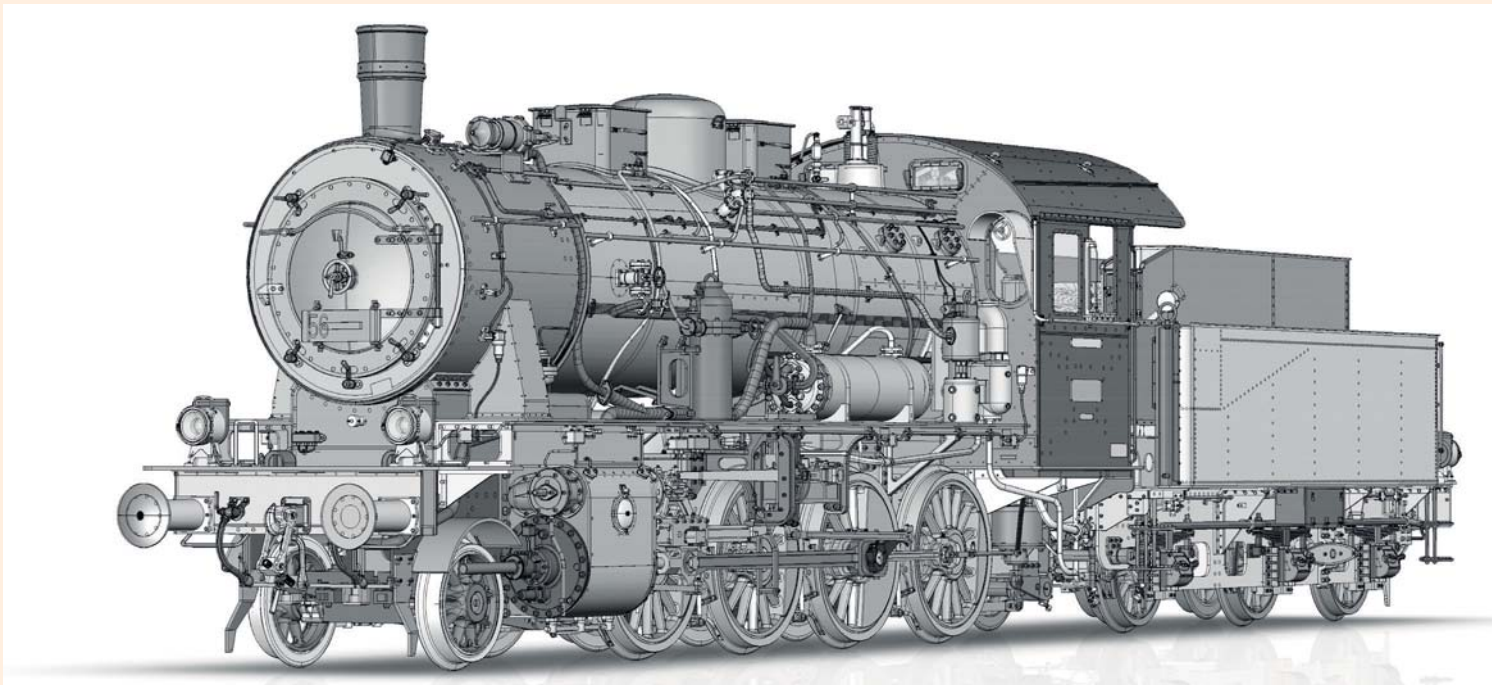
Foto: Slg. Michael Meinhold

Baureihe 56

Die vielseitige Umbaulok

Da die Lokomotiven der preußischen Gattung G8¹ in sehr hoher Stückzahl verfügbar waren, entschied man sich bei der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft ab 1934 diese umzubauen und mit einer Bisselachse auszustatten. Der Kessel wurde weiter nach vorne versetzt und etwas angehoben. Der Grund lag nahe: Durch die zusätzliche Vorlaufachse, konnte die neu entstandene Baureihe 56²⁻⁸ wesentlich höhere Geschwindigkeiten fahren. Es wurde eine Verbesserung von 55 km/h auf 70 km/h erreicht. Somit konnte sie nicht nur als Güterzuglok, sondern auch erfolgreich vor Reisezügen eingesetzt werden. Zudem wurde durch die neue Achsanordnung eine geringere Achslast erzielt, was sie dann auch tauglich für Nebenbahnen machte. So war die ehemalige BR55 als neue Baureihe 56 für den universellen Einsatz gut gerüstet. Insgesamt wurden knapp 690 Maschinen in den Jahren 1934 – 1941 modifiziert und wieder in Dienst gestellt. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren noch etwa 410 Loks dieser Gattung erhalten, die DB übernahm 368 Exemplare. Diese waren bis 1968 im planmäßigen Einsatz durch ganz Deutschland, bei der DR Ost wurde die nun als 56¹ bezeichnete Lok ab 1970 Z-gestellt. Auch die ÖBB übernahm fünf Exemplare, sie wurden als Reihe 656 eingeordnet, schieden jedoch bereits 1956 aus dem Betriebsdienst aus. Museal erhalten geblieben ist die in Polen verbliebene ex. 56511, welche bei der PKP als Tr.5-65 Dienst tat. Sie steht im Eisenbahnmuseum Wolsztyn.





Modell: Das von KM1 gefertigte Modell der Premium Edition ist das ideale Modell, auch für kleinere Anlagen geeignet und sinnvoll vor jedem Güter- oder Personenzug einsetzbar. Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler-Motor, ESU LokSound XL 4.0-Sounddecoder mit realistischem KM1-HQ-Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf neuester Generation mit 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, einfaches Füllen über Schornstein, funktionsfähige Dampfpeife, servomotorische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, servoelektronisch öffnende Feuerbüchsentür, realistisch nachgebildetes Glutbett, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LEDs, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, ring-isolierte Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren und mehrfarbig ausgelegtes Führerhaus, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 57,1cm, Gewicht ca. 6 kg.

Erhältlich in sieben Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 105601 bis 105607 (NEM-Radsätze) bzw. 115601 bis 115607 (Finescale).



PREMIUM EDITION



Baureihe 70⁰ / bayer. Pt $\frac{2}{3}$

Die Gattung Pt $\frac{2}{3}$ der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h, einer Lüp von 9165 mm und einem komfortablen Wasservorrat von 6 m³, war auf Nebenbahnen anzutreffen. Durch die Beschaffenheit des Heißdampftriebwerks und ihres Fahrwerks wurde selbst in Gleisbögen mit 140 m Radius noch ein guter Kurvenlauf erreicht. Die DRG übernahm alle 97 Maschinen als Baureihe 70 und rüstete sie zum Teil mit einer Bissel-Achse um. Bis auf die 70050 überlebten alle den zweiten Weltkrieg und taten bis 1963 zuverlässig ihren Dienst. Als letzte Pt $\frac{2}{3}$ wurde am 13. Juli 1963 die 70083 bei der DB ausgemustert. Sie ist heute noch als betriebsfähige Museumslokomotive erhalten und erfreut sich großer Beliebtheit.



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie von 2005



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie von 2005



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie von 2005



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie von 2005

Modell: 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, servomotorische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, servoelektronisch öffnende Feuerbüchsentür, realistisch nachgebildetes Glutbett, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LEDs, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, geräusch- und wartungsarme Stromaufnahme über Achslager, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 1020 mm, LÜP ca. 28,6 cm, Gewicht ca. 2,3 kg.
Erhältlich in acht Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 107020 bis 107027 (NEM-Radsätze) bzw. 117020 bis 117027 (Finescale).



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie von 2005



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie von 2005



PREMIUM EDITION



Baureihe 75^{4, 10-11}

Die Badener genossen eine Vorreiter-Rolle bei Dampflokomotiven der Bauart 1'C1' in Deutschland. Die guten Erfahrungen mit den ersten Maschinen der Gattung VIb veranlassten die Badischen Staatseisenbahnen dazu, solche Maschinen weiter zu beschaffen. Um das zunehmende Verkehrsaufkommen künftig bewältigen zu können, wurde zusätzlich eine verstärkte Ausführung in Auftrag zu geben. Diese unterschied sich von den Vorgängermaschinen durch den asymmetrischen Achsstand, den größeren Treibraddurchmesser und das Heißdampftriebwerk. Außerdem konnte durch die zwischenzeitlich höhere zulässige Achslast auf den badischen Hauptstrecken ein vergrößerter Kessel mit Überhitzer berücksichtigt werden. Die Maschinen wurden von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe konstruiert und bei der Badischen Staatseisenbahn mit einer Auflage von insgesamt 135 Stück im Zeitraum zwischen 1914 und 1921 als Gattung VIc Reihe 1 bis Reihe 9 in Dienst gestellt. Bis auf die zwei Bauserien der Reihen 5 und 7 mit zusammen 23 Fahrzeugen, die von der Fa. Arnold Jung gebaut wurden, wurden alle Maschinen in der heimischen Lokomotivfabrik gefertigt. Die VIc hatte zudem eine Zulassung auf 90 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Reihen waren gering. Ab der Reihe 2 erhielten die Maschinen einen Vorwärmer, der quer vor der Rauchkammer angeordnet war, eine Speisewasserpumpe und einen Lüfteraufsatz auf dem Führerhausdach. Der Sanddom war jetzt über der Treibachse angeordnet. Ab Reihe 3 wurde die kupferne Feuerbüchse gegen eine aus Stahl ausgetauscht. Rahmenverstärkungen wurden an den Maschinen der Reihen 8 und 9 vorgenommen. Die Vergrößerung des Treibraddurchmessers von 1480 (Gattung VIb) auf 1600 mm und die damit erhöhte zulässige Höchstgeschwindigkeit gestattete auch einen Einsatz der Maschinen im leichten Schnellzugdienst. Die Maschinen der Gattung VIb und VIc machten zusammen etwa 50% des badischen Lokomotivbestandes aus. Die DRG übernahm 107 Maschinen und reihte sie als Baureihen 75⁴ und 75¹⁰⁻¹¹ ein. Aufgrund der guten Erfahrungen und der universellen Einsetzbarkeit für fast alle Betriebsarten nahmen Ende der zwanziger Jahre zehn Maschinen der Gattung VIc ihren Dienst bei der Berliner Stadtbahn auf. Zur DB kamen noch 66 Lokomotiven. Im Jahre 1967 wurde die letzte Vertreterin der Gattung VIc, die 75 1118 ausgemustert. Sie blieb jedoch erhalten und war auf dem Gelände der TU Karlsruhe und später im DGEG-Museum Neustadt/Weinstraße ab- bzw. ausgestellt. Nach einer Aufarbeitung und Wiederinbetriebnahme durch die UEF wird sie zur Zeit auf der Lokalbahnstrecke Amstetten - Gerstetten vor Museumszügen eingesetzt.



Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Glockenaner-Motor, ESU LokSound XL4.0-Sounddecoder mit realistischem KM1-HQ-Sound und Energiepuffer, Visaton 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-LEDs, 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 zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 39,6 cm, Gewicht ca. 5 kg.

Erhältlich in acht Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 107501 bis 107508 (NEM-Radsätze) bzw. 117501 bis 117508 (Finescale).





PREMIUM EDITION



Baureihe 82

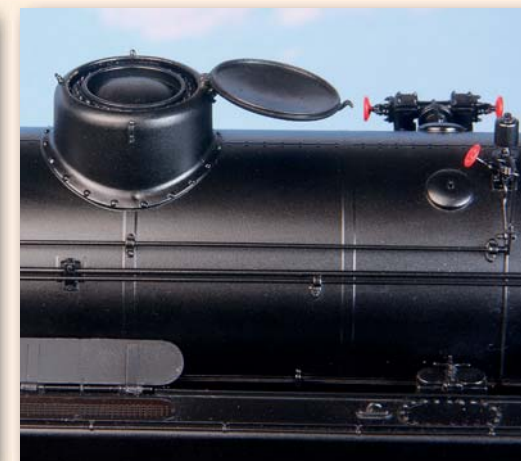
Die Neubaulok für alle Fälle

Im Rahmen des Neubauprogramms der DB wurden von 1950 bis 1955 insgesamt 41 Lokomotiven der Baureihe 82 bei Krupp, Henschel und der Maschinenfabrik Esslingen gefertigt. Der Fünfkuppler sollte sowohl im schweren Vershubdienst, als auch für schwere Übergabezüge und im Streckendienst eingesetzt werden können und die betagtere Baureihe 94 ablösen. Hierfür legte man die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h fest. Zudem wollte man mit dieser Lokomotive auch schwere Güterzüge bespannen. Rückblickend betrachtet lässt sich feststellen, dass die Schaffung dieser universellen Neubaudampflok doch sehr gelungen war und sie sich im Einsatz vor allen Zügen bewährt hat. Durch die spezielle Fahrwerkskonstruktion mit Beugniot-Lenkgestellen konnte sie selbst die engen Radien im Hamburger Hafen problemlos bewältigen und war gegenüber der Baureihe 94 auf der Strecke wesentlich lauffähiger. Einige 82er wurden mit Oberflächenvorwärmern der Bauart Knorr ausgerüstet. Drei weitere Lokomotiven erhielten probeweise MVT-Mischvorwärmer bzw. eine Mischvorwärmanlage der Bauart Tolkien. Bereits Ende der 50er Jahre wurden an einigen Lokomotiven Ölabscheider für die Abdampfanlage verbaut. Die anfängliche Lage der Dampfpeife vor dem Führerhaus rückte später nach vorne. Die frühen Lieferserien hatten das Klimadach mit aufgesetztem Dachlüfter, später wurden Tonnendächer mit integrierten Lüfterreihen verbaut. Die Freudenstädter 82er erhielten bereits ab Werk eine Riggerbach-Gegendruckbremse, leicht am zusätzlichen Schalldämpfer hinter dem Schornstein zu erkennen. Erhalten geblieben ist als einzige Vertreterin dieser Baureihe bis die 82008, die als Museumslok im Südwestfälischen Eisenbahnmuseum in Siegen steht.

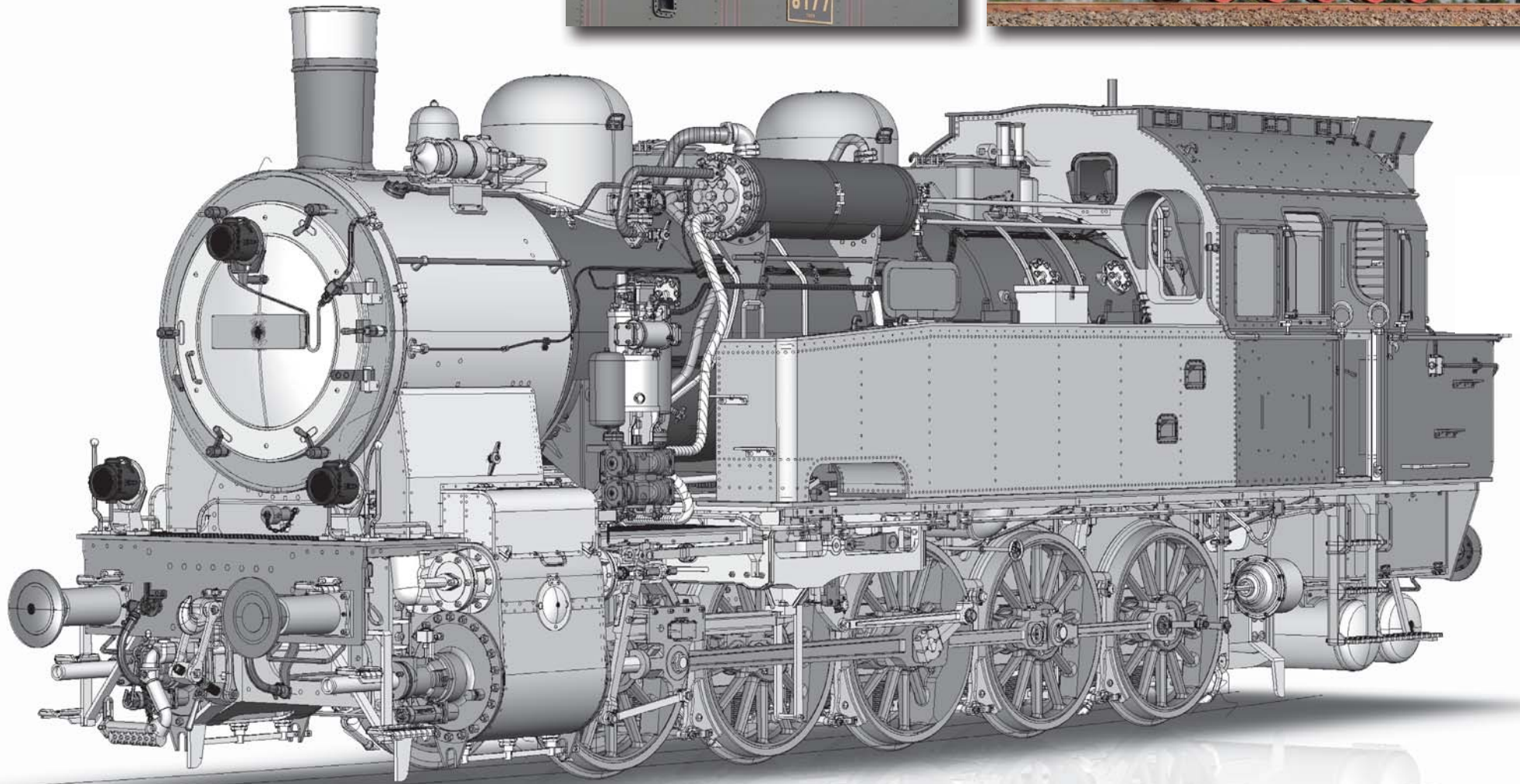




Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, digitaler Sounddecoder neuester Generation mit realistischem KM1-HQ-Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke und Zylinderdampf neuester Generation mit 40 min. Laufzeit pro Füllung, einfaches Füllen über Schornstein, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, Triebwerksbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LEDs, robuster Kardantrieb mit rollfähigem Getriebe, Antrieb und Achsen kugellagert und gefedert, ringisolierte Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig vorbildgetreu elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, funktionsfähiger Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig lackierter Führerstand, vormontierte Kolbenstangenschutzrohre (auch für 1020 mm Radien geeignet), Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbereitet zum Einbau von servoelektronischen Rangierkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 44 cm, Gewicht ca. 5 kg. **Erhältlich in zehn Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 108201 bis 108212 (NEM-Radsätze) bzw. 118201 bis 118212 (Finescale).**



PREMIUM EDITION



Baureihe 94⁵⁻¹³ / preußische T16¹

Preußens Kraftpaket

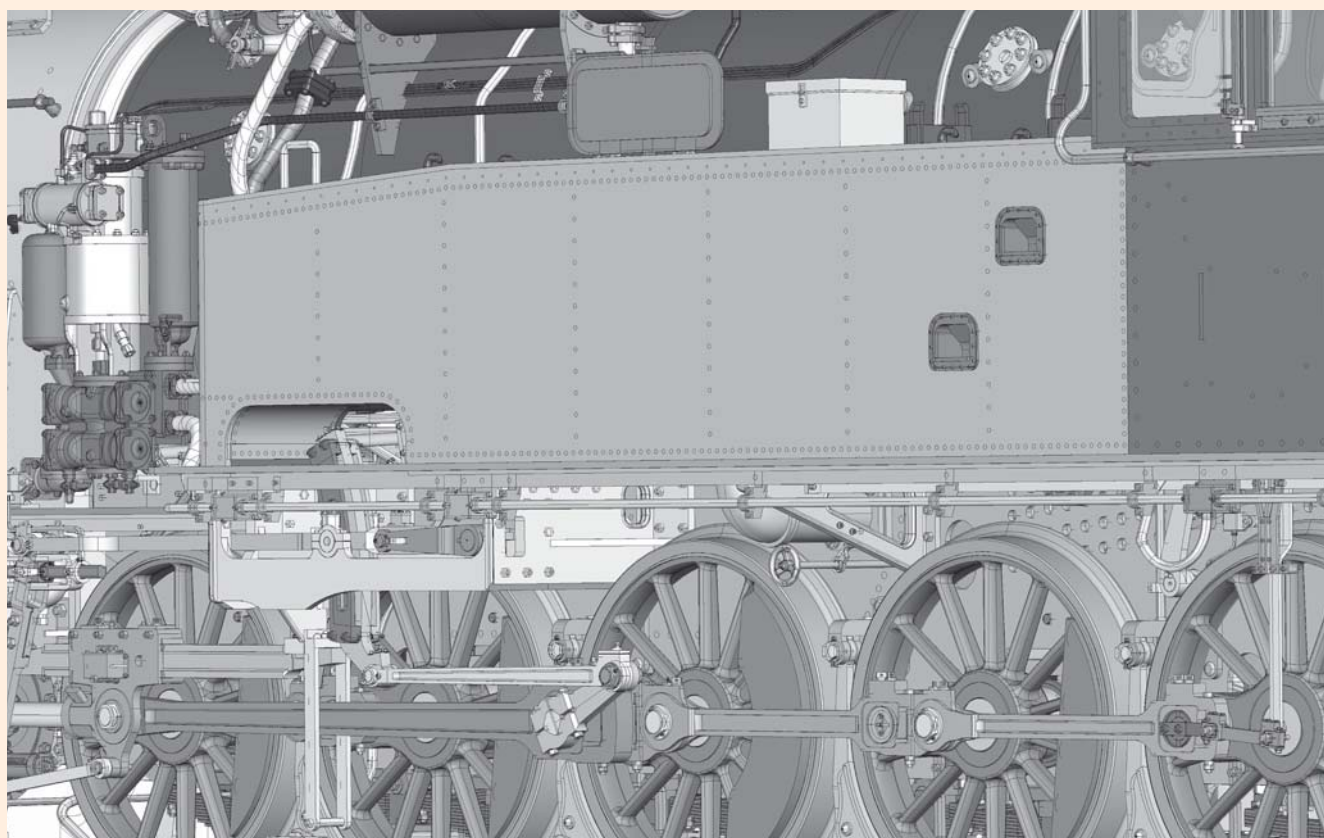
Die ab 1913 in Serie gefertigten Maschinen der preußischen Gattung T16¹ (Baureihe 94⁵⁻¹³) zählten zu den besonders langlebigen und erfolgreichen Güterzuglokomotiven. Dabei handelte es sich um eine verstärkte und verlängerte Version der T16 (Baureihe 94²⁻⁴). Durch ihre drei seitenverschiebbaren Achsen waren sie in der Lage, auch enge Gleisbögen zu durchfahren. Sie waren nicht nur leistungsfähige Maschinen für den Verschiebedienst, sondern kamen auch auf Steil- und Zahnradstrecken im Reibetrieb zum Einsatz. Insgesamt wurden bis 1924 1236 Fahrzeuge dieser Bauart für Preußen und die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft sowie für die Reichseisenbahn Elsaß-Lothringen (sechs Exemplare) beschafft. Bei der Deutschen Bundesbahn wurden die letzten 94er erst 1974 ausgemustert. Bei der DR-Ost wurde die Baureihe ebenfalls Anfang der siebziger Jahre durch Dieselloks ersetzt.



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie



Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie



Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler-Motor, ESU LokSound XL 4.0 Decoder mit realistischem KM1-HQ-Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit unabhängigem Zylinderdampf neuester Generation mit 40 min. Laufzeit pro Füllung, Dampfpfeife mit Dampffunktion, einfaches Füllen über Schornstein, servoelektronische Umsteuerung von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung mit nachgebildetem Glutbett und servomotorisch öffnender Feuerbüchsentüre, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, rote Zugschlussbeleuchtung schaltbar (auch vereinfachtes Schlusslicht) robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, ringisolierte Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit vorbildgerecht elliptisch profilierten Speichen, funktionsfähige Ausgleichshebel, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, bewegliche Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Sanddom zum Öffnen, beweglicher Schmierpumpenantrieb, Werkzeugkästen zum Öffnen, echte gebrochene Steinkohle, feinste nachgebildete Schmierleitungen, flexible und kuppelbare Bremsschläuche, mit beiliegendem, aufsteckbarem Schornsteinaufsatz, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1- oder Klauenkupplungen, vorbereitet zur einfachen Nachrüstung mit KM1-Servokupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 39,5 cm, Gewicht ca. 4,5 kg. **Erhältlich in zehn Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 109421 bis 109430 (NEM-Radsätze) bzw. 119421 bis 119430 (Finescale).**

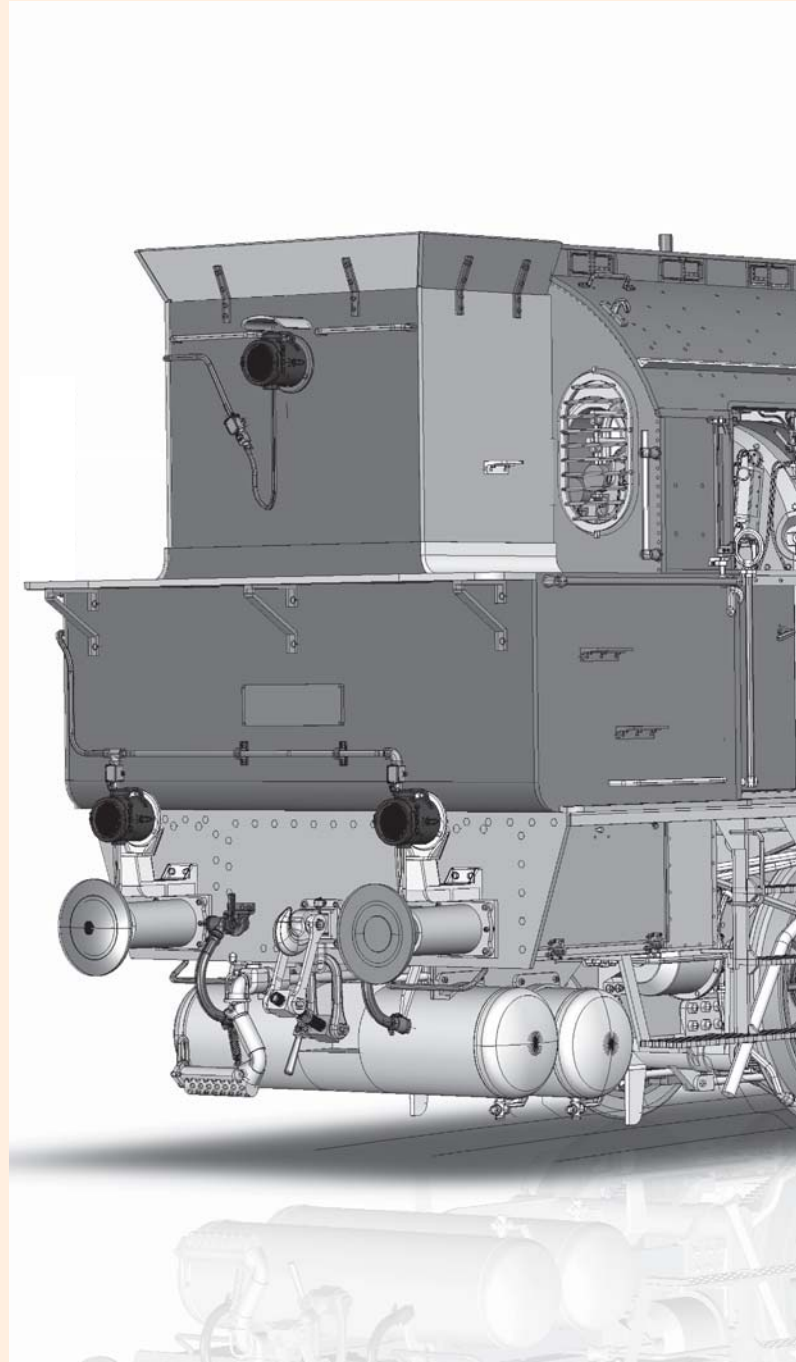
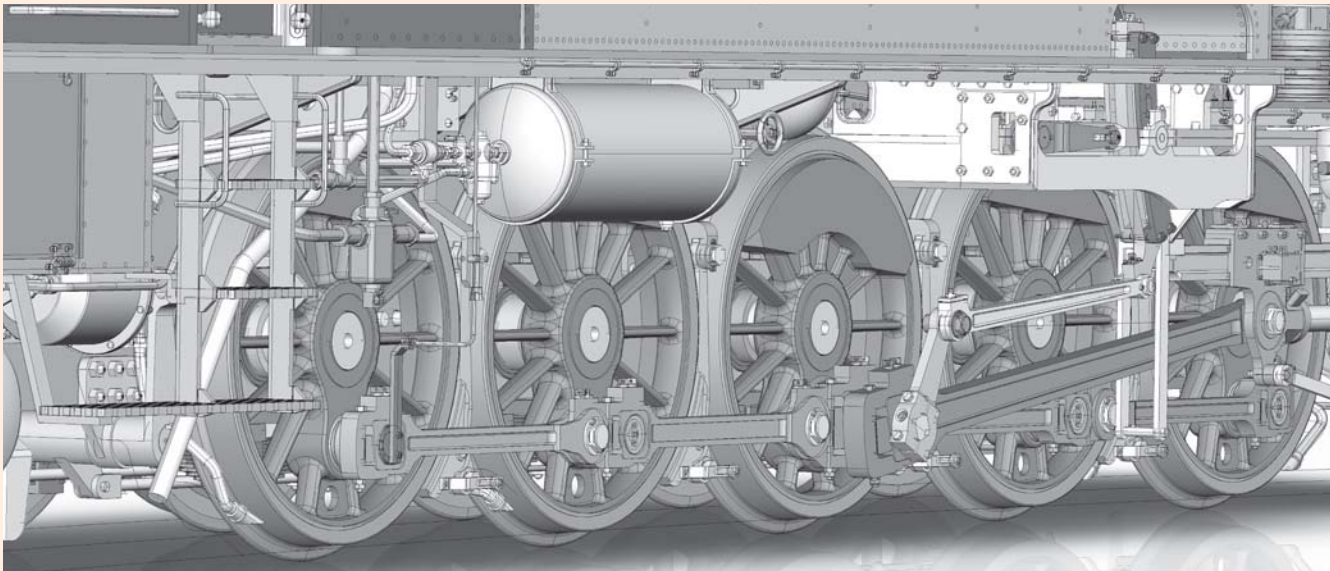




Abbildung zeigt Modell aus der ersten Serie

PREMIUM EDITION



Baureihe 98³ / bayerische PtL²/₂

Die für den Ein-Mann-Betrieb vorgesehene Dampflok der Gattung PtL²/₂ waren leicht, kompakt und vielseitig einsetzbar. Die überwiegend von Lokalbahnen beschafften Lokomotiven waren mit einer halbselfsttätigen Schüttfeuerung ausgestattet. Das Führerhaus umschloss bis auf die Rauchkammer den gesamten Kessel. Diese Eigenarterschaffte ihnen den Namen Glaskasten. Handumläufer sorgten dafür, dass an beiden Seiten ein gefahrloser Übergang zum Hauptzug möglich war. Die PtL²/₂ wurde ursprünglich bei der K.Bay.Sts.B. und in Preußen (K.P.E.V.) stationiert. Ihr einmaliges, markantes Erscheinungsbild machte die Lok zum Kultobjekt vieler Eisenbahnfans.

Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, voll funktionsfähiges 2-Zylinder-Triebwerk, ESU LokSound XL 4.0 Decoder mit KM1-High-Quality-Sound, 1 Visaton Breitbandlautsprecher, synchron getakteter Dynamic Smoke neuester Generation, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LEDs, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, ringsolierte Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, beweglich federnde Führerhaustüren, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius in einfachen Kurven 1020 mm, LüP ca. 22 cm, Gewicht ca. 2 kg.

Erhältlich in acht Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 109801 bis 109808 (NEM-Radsätze) bzw. 119801 bis 119808 (Finescale).



CLASSIC EDITION



Baureihe 98⁷⁵ / bayerische DVI

Was gibt es über die bay. DVI alles zu sagen? Sicher war diese hübsche kleine Lok nicht „die“ Standardmaschine der DB, aber bei genauerer Betrachtung eröffnet sich ein höchst interessanter und vielseitiger Einsatz bis zur Epoche IV. Gebaut wurde die „Berg“ im Jahre 1883 für die bayerische Lokalbahn. Als leichte, aber robuste Konstruktion waren die Lokomotiven dieser Gattung auf Nebenstrecken anzutreffen. Die DRG übernahm immerhin noch 26 Loks und reihte diese als Baureihe 98⁷⁵ ein. Die „Berg“ ging bereits 1927 an das Torfwerk Raubling, wo sie bis 1965 aktiv Dienst tat. Ihre Schwesterloks waren jedoch noch als Schiffsbrückenloks, Bw-Loks und Werkloks teilweise bis Anfang der 1960er Jahre unterwegs. So kam es z.B. auch dazu, dass die bayerischen DVI Stationierungen in Ludwigshafen oder Mainz aufzuweisen hatten und sogar noch mit „Deutsche Bundesbahn“ beschildert wurden und auf Bundesbahngleisen zugelassen waren! In den 50er und 60er Jahren war die „Berg“ mit schwarzem Kessel, grünem Führerhaus und rotem Fahrwerk bei verschiedenen Sonderfahrten unterwegs. 1964 wurde sie noch einmal besonders fein herausgeputzt, als sie in der Verfilmung „Tante Frieda - Lausbubengeschichten“ von Ludwig Thoma ihren großen Auftritt hatte. Das bedeutet, mitten in der Epoche IIIb war diese Lok noch unter Dampf auf DB Gleisen!

Die DGEG erwarb die „Berg“ 1967 als Museumslok. Angetrieben wurde sie von einem Zweizylinder-Nassdampf-Triebwerk mit außen liegender Stephenson-Steuerung und Flachschiebern. Die kleinen Vorratsbehälter für Kohle waren im Führerhaus neben dem Stehkessel untergebracht. Die „Berg“ erhielt hinter dem Führerhaus noch einen zusätzlichen Kohlekasten. Der Wasserbehälter befand sich zwischen den Rahmenwangen. Ihren 100. Geburtstag 1983 erlebte die DVI noch unter Dampf - welche andere Dampflokomotive kann das schon von sich behaupten? Sie fuhr in den frühen 1980er Jahren noch Museumszüge, musste dann aber 1984 wegen eines Kesselschadens abgestellt werden. Heute ist sie im DGEG-Museum in Neustadt ausgestellt.

Modell: Ganzmetallmodell der „Classic Edition“. Serienmäßig mit ESU LokSound 4.0-Sounddecoder und KM1-HQ-Sound, KM Dynamic Smoke Rauchentwickler mit radsynchronem Dampfstoß, Energiespeicher für zuverlässigen, ruckfreien Lauf auch auf verschmutzten oder kurzen stromlosen Gleisen, Radreifen aus Edelstahl, rollfähiges und kugelgelagertes Getriebe, kugelgelagerte Achsen mit Stromaufnahme im Achslager, dadurch wartungsfrei und geräuschfrei, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, originalgetreue Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1-Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, detaillierter Führerstand, fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung, Warmlicht LEDs, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, empfohlener Mindestradius 1020 mm (600 mm möglich), LÜP ca. 21,5 cm, Gewicht ca. 2 kg. TIPP: Die DVI eignet sich hervorragend als Ergänzung ihres Fuhrparks als Privatbahn-Werks-, oder Betriebswerk-Lokomotive. Bringen sie die von ihnen gewünschten Beschriftungen einfach an (Art. 109815) z.B: Lok 1, Lok 2, Werklok, „Anna“, „Frieda“, „Auf Bundesbahngleisen zugelassen“, unterschiedliche Bw-Stationierungen und Loknummern - fragen Sie gerne auch nach individuellen Anschriften und Betriebsnummern für ihre DVI, wir versuchen so viel wie möglich zu realisieren - gestalten sie sich ein Unikat für ihre Anlage oder das Diorama auf dem Schreibtisch!

Erhältlich in sechs Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 109811 bis 109816 (NEM-Radsätze) bzw. 119811 bis 119816 (Finescale).



CLASSIC EDITION



V60 / Baureihen 260, 360 bis 365

Die Deutsche Bundesbahn hatte nach ihrer Gründung einen Mangel an kleinen Rangierlokomotiven. Daher wurde ab 1951 „die“ Dieselerangierlok der DB schlechthin entwickelt, an deren Bau und Entwicklung fast alle namhaften Lokomotivfabriken beteiligt waren. Die neue Baureihe V60 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 V60 hat eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h und konnte neben der

Rangiertätigkeit auch Übergabezüge bespannen. Der Rahmen ist vollständig geschweißt. Um mehr Reibungsgewicht zu erreichen, wurde bei einigen Loks verstärkte Rahmenwangen und Deckbleche eingebaut. Der Rahmen stützt sich über Blattfedern auf die Achsen ab. Der Achsstand der beiden äußeren Achsen beträgt 4,3 m, daher ist zur Verbesserung des Bogenlaufs und Minderung des Verschleißes die mittlere Achse um 30 mm seitenschiebbar gelagert und eine mechanische Spurkranzschmiereinrichtung der Bauart De Limon eingebaut. Mittels des Voith-Turbogetriebes wer-

den über eine Blindwelle und Kuppelstangen die drei Achsen mit Speichenrädern der Lok angetrieben, was ihr das markante Erscheinungsbild verleiht. In den 80er Jahren wurden sie als Kleinlok umdeklariert und als Baureihen 360 bis 365 eingereiht. Die V60 ist bis heute nicht von den Gleisen wegzudenken. Die mittlerweile bei nahezu allen Loks fast 50jährige Einsatzdauer zeigt, dass es sich bei der V60 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 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 LEDs, 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, inkl. speziell dafür gefertigter Lokführerfigur.
Erhältlich in acht Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 106001 bis 106008 (NEM-Radsätze) bzw. 116001 bis 116008 (Finescale).

CLASSIC EDITION



V100¹⁰ / Baureihe 211



zDeutschen Bundesbahn ab den 1960er Jahren. Letztendlich verdrängten diese universellen Streckenloks auch die Dampflokomotiven, vor allem auf den nicht elektrifizierten Nebenstrecken. Die V100 war auf Haupt- und Nebenbahnen im Reise- und Güterverkehr anzutreffen. Teilweise wurden diese kräftigen Lokomotiven sogar im Vershubdienst eingesetzt. Von MaK ab 1956 entwickelt, begann die Serienfertigung der V100¹⁰ Anfang der 60er Jahre bei verschiedenen Lokfabriken. Sie hatte einen 1100 PS starken Fahrdiesel und wurde zu Beginn noch mit Dampfheizkesseln für die Zugheizungen ausgestattet. Dies war nötig, da Anfang der 1960er Jahre noch nicht alle Personenwagen über eine elektrische Zugheizung verfügten. Die Kraftübertragung erfolgte dieselhydraulisch auf alle vier Achsen. Insgesamt wurden 364 Exemplare der V100¹⁰ (später Baureihe 211) gebaut. Viele wurden nach der Ausmusterung ab 2001 an Privatbahnen oder ins Ausland verkauft. Bis heute sind verschiedene Lokomotiven dieses Typs auch museal erhalten. Mittlerweile hat die V100 einen Kultstatus als Lok-Oldtimer erreicht.

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 min. Laufzeit pro Füllung, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht Weiß-Rot, Warmlicht LEDs, rote Schlussbeleuchtung einzeln schaltbar, Rangierbeleuchtung, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, Stromaufnahme über Achslager, wartungs- und geräuschfrei, vorbildgerecht profilierte Räder, Federpuffer, bewegliche Führerhaustüren, detaillierter Führerstand, durchbrochene Lüftergitter, synchron zum Sound drehendes Lüfterrad, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1-Kupplung oder Klauenkupplungen, Servokupplungen nachrüstbar, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LÜP ca. 37,8 cm, Gewicht ca. 4,5 kg, inklusive speziell dafür gefertigter Lokführerfigur. **Erhältlich in zehn Versionen, s. Preisliste, Art.-Nr. 101001 bis 101010 (NEM) bzw. 111001 bis 111010 (Finescale).**







CLASSIC EDITION



V100²⁰ / Baureihe 212

Nach der V100¹⁰, der V200 und V300 bringt KM1 nun auch die ab 1962 in Serie gebaute Universal-Diesellok V100²⁰ als Ganzmetallmodell auf den Markt. Das 38,4 cm lange Präzisionsmodell aus Zinkdruckguss und Messing wiegt rund 5 kg. Es hat einen Hochleistungsmotor mit einem robusten rollfähigen Kardanantrieb auf alle Achsen mit kugelgelagertem Getriebe. Alle Achsen sind kugelgelagert und gefedert. Die Stromaufnahme des Multiprotokoll-Digitaldecoders mit Soundelektronik erfolgt wartungs- und geräuscharm über die Achslager. Zudem gibt es den KM1 Dynamic Smoke Rauchentwickler mit Heizkessel-Funktion, funktionsfähige Lüfterräder, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LEDs mit schaltbarem Lichtwechsel weiß/rot, Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, zu öffnende Führerhaustüren, detaillierte und mehrfarbig lackierte Führer-



stände und einer eingebauten Lokführerfigur. Die Schraubenkupplungen sind austauschbar gegen KM1 Doppelhaken- oder Klauenkupplungen für den Zugbetrieb mit Waggonen auf Gleisradien ab 1020 mm. Zudem ist die Lok vorbereitet zum einfachen Nachrüsten der neuen KM1 Servokupplungen.

Zum Preis von jeweils 1490,- Euro sind insgesamt fünf verschiedene Varianten in Epoche IIIb, IV und als „Wiebe“-Bauzuglok gelistet. Bei Vorbestellungen bis 30. Juni 2016 wird ein Sonderrabatt von 20% auf den jeweiligen Listenpreis gewährt. Zudem kann die V100²⁰/Baureihe 212 natürlich wieder gegen Aufpreis mit individueller Beschriftung bestellt werden.

Ein optional bestellbarer Schneepflug und eine montierbare Wendezugsteuerung können weiterhin zur individuellen Gestaltung dieses Diesellok-Klassikers bestellt werden.

Erhältlich in fünf Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 101021 bis 101025 (NEM-Radsätze) bzw. 111021 bis 111025 (Finescale).

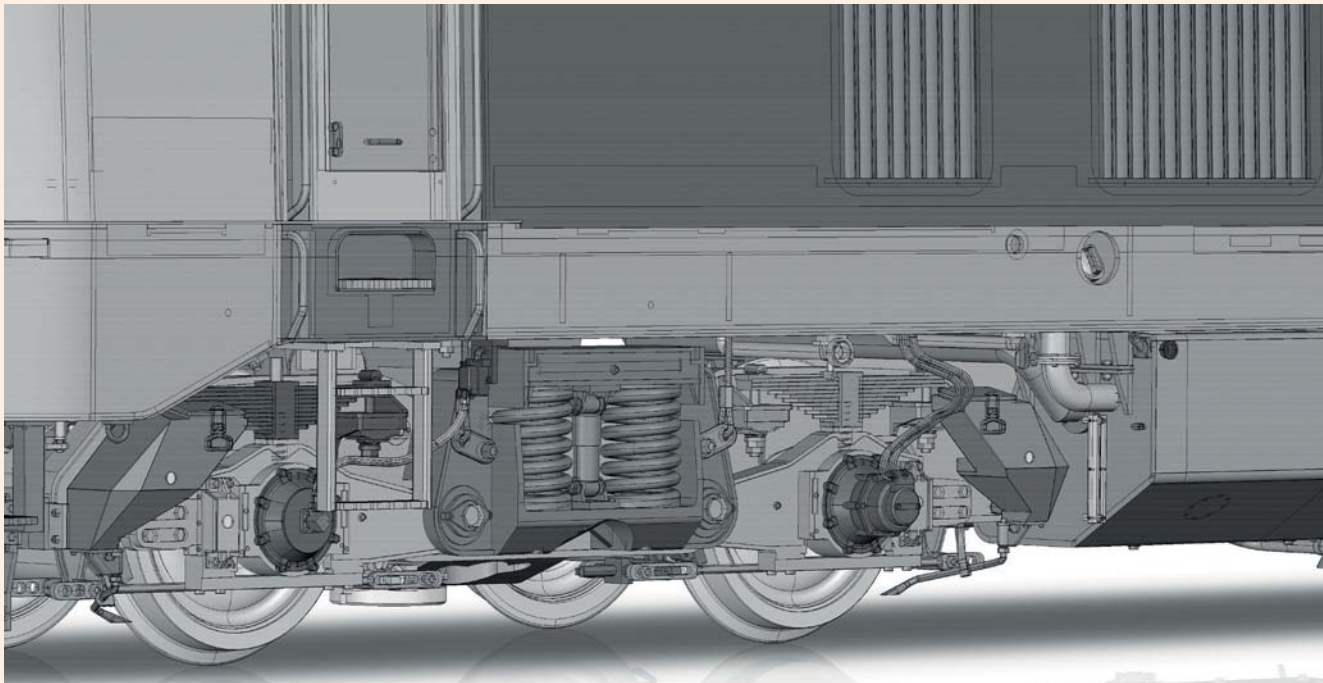
PREMIUM EDITION



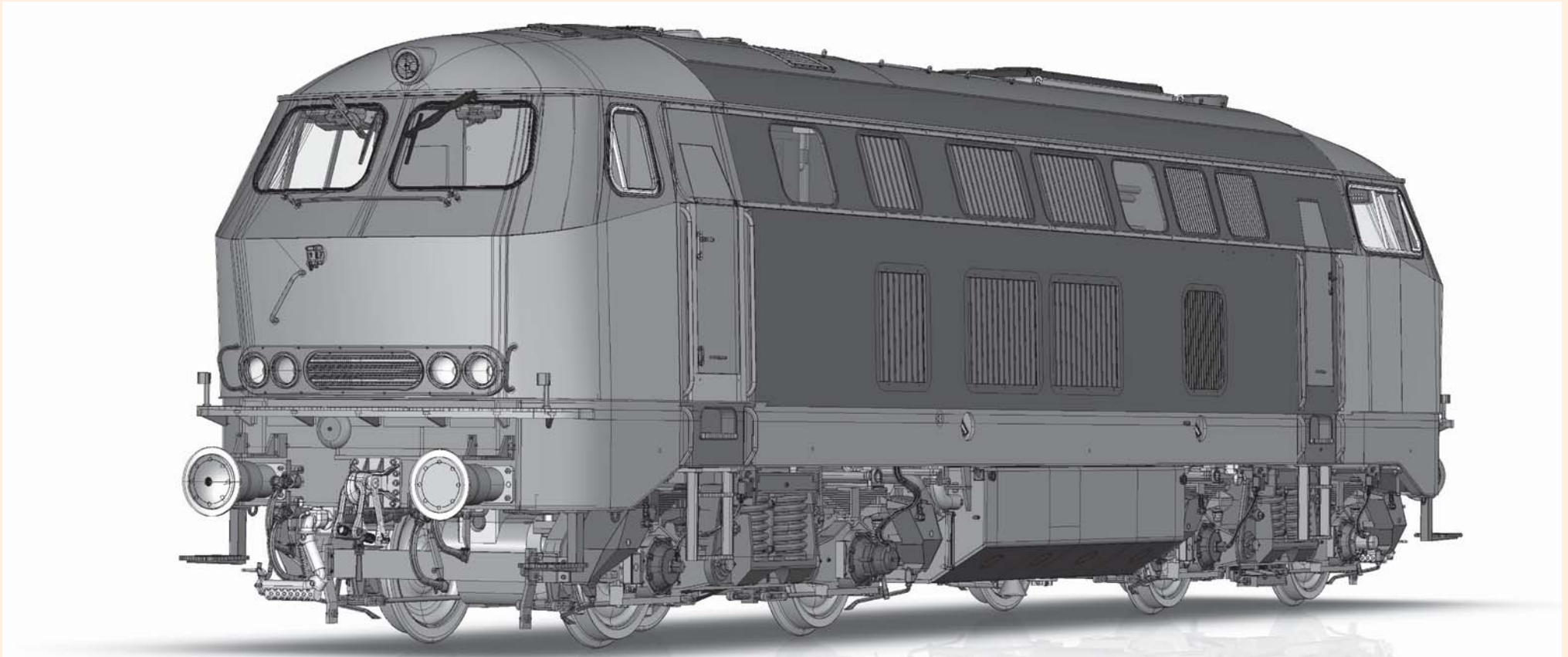
Foto: F. Wilke, Slg. Stefan Carstens

Baureihe 216 / V160

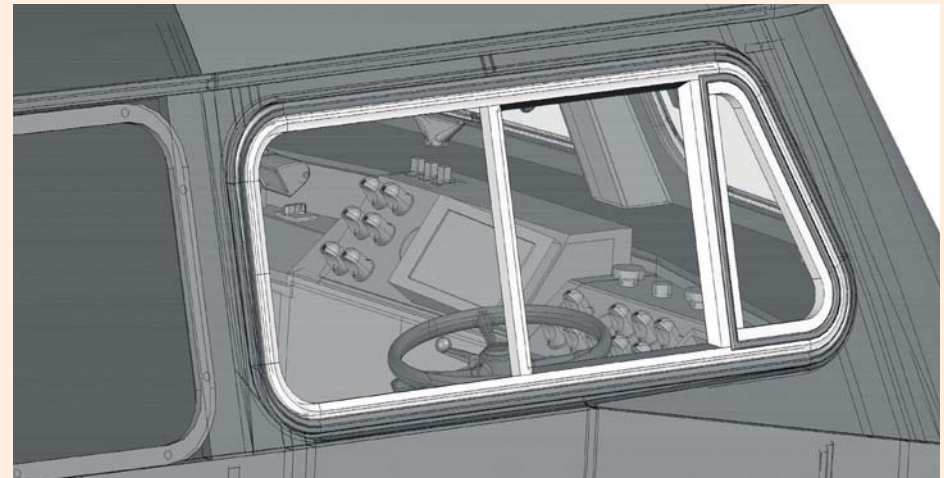
Bereits im Frühjahr 1956 begann bei Krupp die Entwicklung der V160. Nach einer Vorserie von 10 Maschinen, startete dann nach einigen Modifikationen die Serienproduktion im Jahr 1964. Insgesamt wurden bei verschiedenen Werken 224 Lokomotiven dieses Typs gebaut. Die auf 120 km/h ausgelegte Universaldiesellok war zu Beginn noch mit Dampfheizkesseln für die Zugheizung versehen, da noch keine geeignete Technik bei Diesellokomotiven für elektrische Zugheizung verfügbar war. Aus der V160 und deren Weiterentwicklung entstand in wenigen Jahren eine ganze Lokfamilie mit über 800 Exemplaren. Nach dem 1968 eingeführten Baureihenschema der DB trugen diese die Baureihennummern 210, 215, 217, 218 und 219. Durch Umzeichnungen schuf die DB später noch die Nummern 225 und 226. Erst 2004 wurde die letzte BR 216 ausgemustert. Noch heute sind Fahrzeuge museal erhalten, unter anderem ist eine 216 auch noch im Einsatz bei der Firma Wiebe.



Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Digitaldecoder mit KM1 High-Quality-Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, KM1 Dynamic Smoke Rauchentwickler, funktionsfähige Lüfterräder, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LEDs mit Lichtwechsel weiß/rot schaltbar, robuster Kardantrieb 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 Führerhäuser, detaillierter und mehrfarbig lackierter Führerstand, detailliert nachgebildeter Maschinenraum mit schaltbarer Maschinenraumbeleuchtung, eingebaute Lokführerfigur, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhaken- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 1020 mm, LüP 50 cm, Gewicht ca. 5 kg.
Erhältlich in elf Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 101610 bis 101620 (NEM-Radsätze) bzw. 111610 bis 111620 (Finescale).



Modell einer nicht realisierten Designstudie zur V160





PREMIUM EDITION



V 200^o / Baureihe 220

Diese Krauss-Maffei-Maschinen waren vor F- und D-Zügen und im schweren Reise- und Güterverkehr im Einsatz. Durch die Elektrifizierung vieler Strecken wurde sie von den E-Loks verdrängt.

Ab 1955 wurden 50 Maschinen, im Jahr 1958 noch einmal 31 Lokomotiven geliefert. Erst 1984 wurde die letzte V200^o (V200 013) stillgelegt.

Diese Universaldiesellok ist heute noch relativ häufig erhalten, z.B. im Verkehrsmuseum Nürnberg, im Deutschen Technikmuseum Berlin, bei der Fränkischen Museums-Eisenbahn (dort aber nicht öffentlich), im Technik-Museum Speyer und im Eisenbahn & Technik Museum auf der Insel Rügen.



Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Sounddecoder neuester Generation mit KM1-High-Quality-Sound, 1 Visaton Breitbandlautsprecher, Rauchentwickler, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, ringisolierte Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, beweglich federnde Führerhaustüren, feinste Drehgestellnachbildung, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius in einfachen Kurven 1020 mm, LÜP ca. 58 cm, Gewicht ca. 5 kg.

Erhältlich in sieben Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 102001 bis 102007 (NEM-Radsätze) bzw. 112001 bis 112007 (Finescale).





LIMITED
EDITION



Baureihe V300

Von diesen Krauss-Maffei-Lokomotiven wurden im Jahr 1957 drei Stück der Gattung ML 2200 an die Jugoslawische Staatsbahn geliefert. Mit einer vierten Maschine wurden auf der österreichischen Semmering-Strecke Mess- und Versuchsfahrten unternommen.

Zuerst mit 12-Zylinder-Dieselmotoren ausgestattet, wurde sie von 1100 PS, auf 1425 PS aufgerüstet. Nach vielen weiteren Erprobungen gelangte das Modell ML3000 in den Dienst der Deutschen Bundesbahn. Sie war zuerst Blau/ Weiß lackiert und wurde

dann an die Optik der V200 angeglichen. Diese Erprobungslokomotive war in weiten Teilen Deutschlands im Einsatz.

Ende 1971 verkehrte sie im Bereich der BD Hamburg und wurde 1975 ausgemustert.



Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Sounddecoder neuester Generation mit KM1 High-Quality-Sound, 1 Visaton Breitbandlautsprecher, Rauchentwickler, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LEDs, robuster Kardanantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, ringisolierte Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, beweglich federnde Führerhaustüren, feinste Drehgestellnachbildung, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius in einfachen Kurven 1020 mm, LüP ca. 63 cm, Gewicht ca. 5,5 kg.

Erhältlich in vier Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 103001 bis 103004 (NEM-Radsätze) bzw. 113001 bis 113004 (Finescale).





CLASSIC EDITION





Modell: Das Modell der „Classic Edition“ ist komplett aus Metall gefertigt. Serienmäßig mit Sounddecoder neuester Generation, KM1 HQ Sound, Energiespeicher für zuverlässigen, ruckfreien Lauf, Radreifen aus Edelstahl, digital fernsteuerbare servomotorische Rangierbügel (Funktion heben und senken), Führerstandsbeleuchtung, originalgetreue Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhaken-Kupplung oder Klauenkupplung, detaillierter Führerstand, fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung, Warmlicht LED's, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 17,1 cm, Gewicht ca. 1,1 kg.

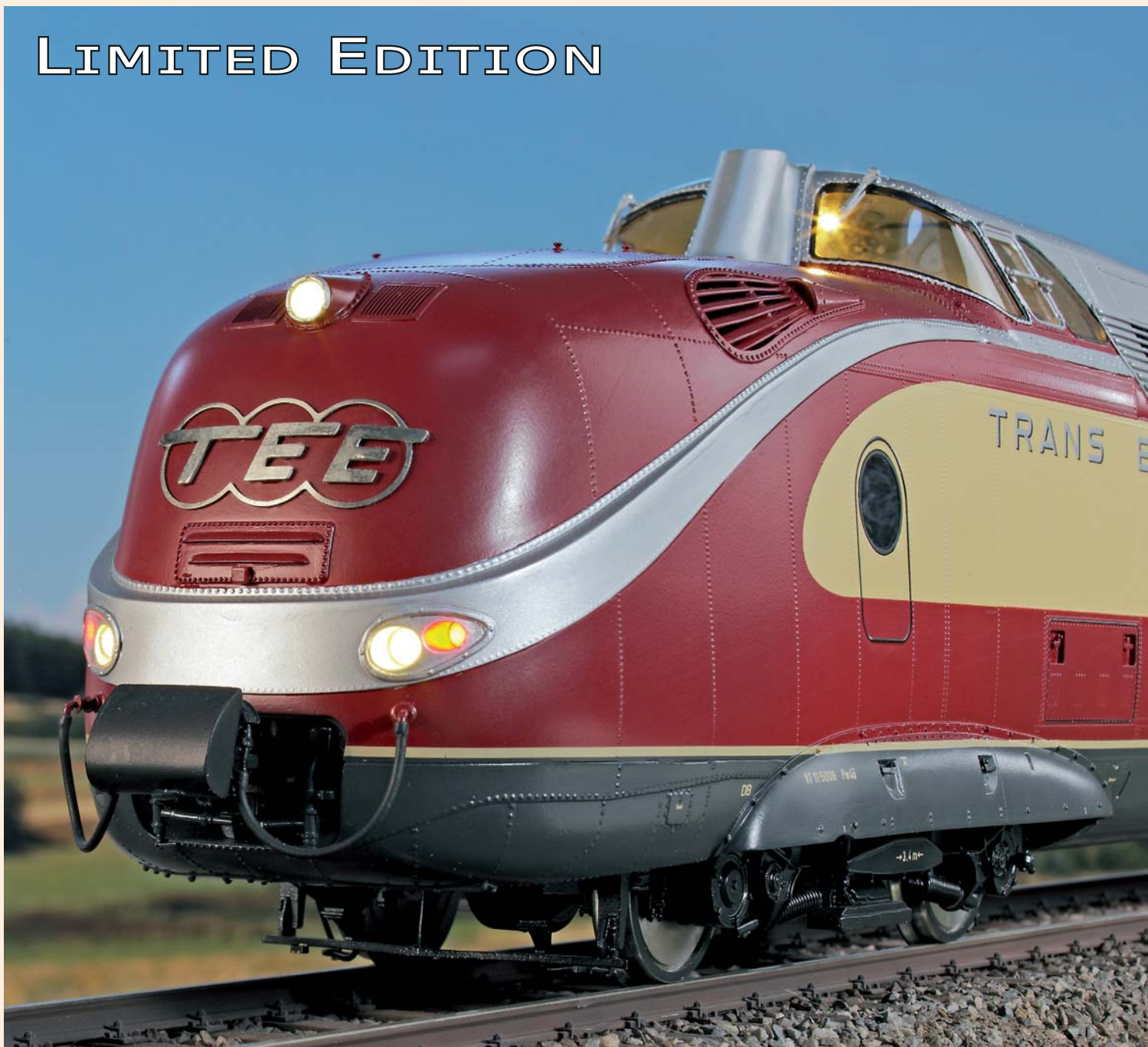
Erhältlich in sechs Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 103101 bis 103106 (NEM-Radsätze) bzw. 113101 bis 113106 (Finescale).

Kö 1/Baureihe 311

Das Vorbild wurde 1934 für den leichten Vershubdienst in Bahnhöfen und Bahnbetriebswerken gebaut und in die Leistungsgruppe I eingeteilt. Bereits ein Jahr später wurde von unterschiedlichen Herstellern eine verstärkte Einheitsbauart der Kö 1 produziert. Da diese mit 10t nun ausreichend Gewicht hatte, um zuverlässig die Gleiskontakte auf den Strecken zu schalten, durfte diese 2. Generation auch die Bahnhöfe und Betriebswerke verlassen und kleine Güter- und Übergabezüge auf freier Strecke bespannen. Diese hatten dann auch einen stärkeren Motor mit Nennleistungen von 35 - 39 PS. Als die DB diese Maschinen übernahm, erhielten Sie einen 50-PS-Deutz-Motor. Die Kö 1 war bei der DB bis Ende der 1970er Jahre, bei der DR bis in die 1980er im Einsatz. Zahlreiche Lokomotiven dieser Gattung sind noch heute museal erhalten. Obwohl diese Maschine der LgI von denen der LgII hinsichtlich der gebauten Stückzahlen übertroffen wurde, konnte man bis zuletzt auf sie nicht verzichten.



LIMITED EDITION



Baureihe 602 (VT 11⁵)

Das Design der 50er Jahre und die Technik der 70er: Beim VT 11⁵/BR 602 von KM1 ist alles bis ins kleinste Detail perfekt nachempfunden. Der Charme dieser Epoche und deren Formensprache wirkt so auch im Modell faszinierend. Unten noch zu sehen der VT11⁵ mit Dieseltriebköpfen. Sobald das passende Steuergerät bei der DB zur Verfügung stand, setzte man auf Risikoteilung: Ein Dieseltriebkopf und ein Gasturbinen-Triebkopf bespannten die meist 7-teiligen Züge. Dabei verblieb zu Beginn sogar auf einem Triebkopf noch das TEE-Emblem! Wie muss dieser Zug die damaligen Fahrgäste in Erstaunen versetzt haben! Auch die Geräuschkulisse muss überwältigend gewesen sein, wenn zum einen der 1100 PS starke 12-Zylinder Maybach Motor auf der einen Seite und die heulende Gasturbine auf der anderen Seite des Zuges bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Dienst taten.

Der VT11⁵, auch bekannt als „Trans Europ Express“, war der bedeutendste Dieseltriebzug und damit der Paradezug der 1950er und 1960er Jahre der Deutschen Bundesbahn. Er wurde für den internationalen TEE-Verkehr für einen erhöhten Reisekomfort entwickelt. In den 1970er Jahren bestand Bedarf an leistungsfähigeren Triebköpfen, um im InterCity-Verkehr höhere Reisegeschwindigkeiten und längere Garnituren fahren zu können. Aus diesem Grund wurden vier der ursprünglich als Baureihe 601 bezeichneten Dieseltriebköpfe mit neuen, 2200 PS starken Gasturbinen ausgestattet. Ab Juli 1974 waren die Gasturbinentriebköpfe planmäßig im InterCity-Verkehr eingesetzt. Zu Beginn mit je zwei BR 602 in einer Zuggarnitur eingesetzt, konnten sie nach der Entwicklung einer neuen Angleichsteuerung ab 1975 im gemischten Dienst BR 601/602 eingesetzt werden. Im April 1975 stellte eine Garnitur mit zwei BR 602 Gasturbinentriebköpfen und 2 Mittelwagen mit 217 km/h einen neuen deutschen Geschwindigkeitsrekord für Brennkraftschienenfahrzeuge auf. Dieser wurde erst im Jahr 2000 vom neuen ICE TD mit 222 km/h überboten. Die Schönheit seines Designs, die überragende Technik dieser Zeit und der Reisekomfort machen den TEE bis heute zu einer Legende deutscher Schienenfahrzeuge. KM1 widmet den wichtigsten Versionen dieses Triebzugs ein limitiertes Modell der Extraklasse in vier verschiedenen Ausführungen und einer Gesamtstückzahl von maximal 100 Exemplaren!

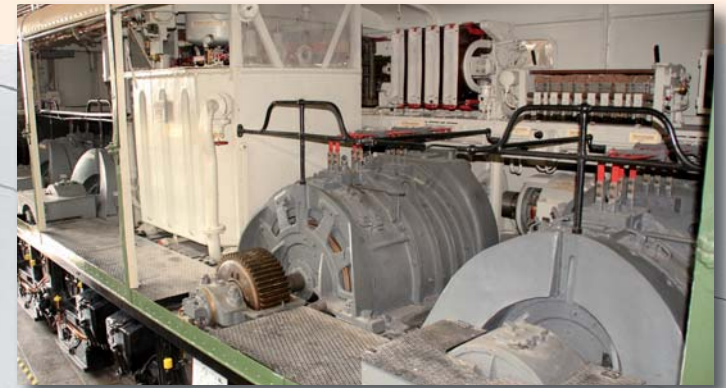
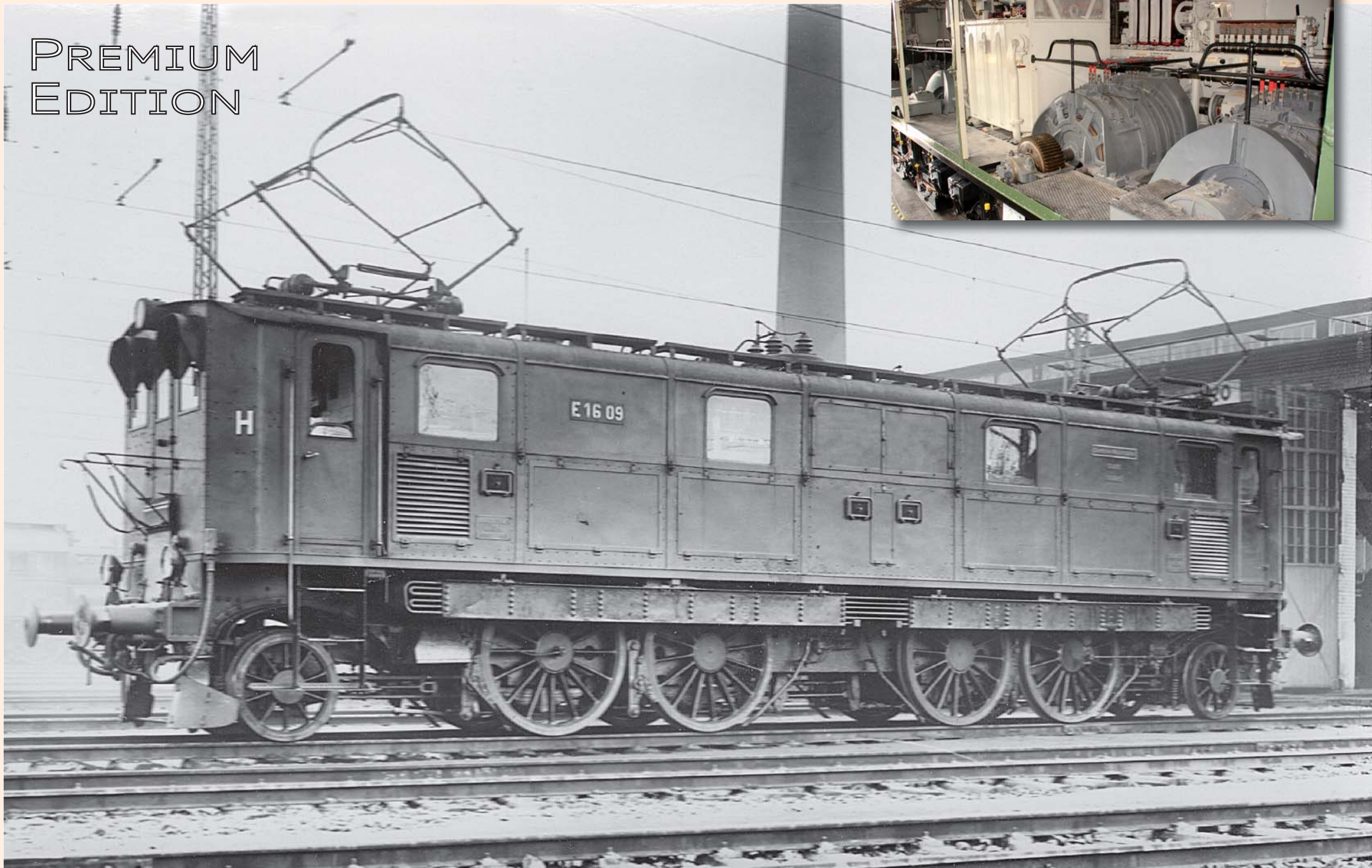


Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, 2 Bühler Motoren, beide Triebköpfe angetrieben, 2 unabhängige Hochleistungsdecoder mit KM1-High-Quality-Sound, 6 unabhängige Funktionsdecoder zur Schaltung der Innenbeleuchtung, 2 unabhängige Diesel-Rauchentwickler, dadurch vorbildgerecht getrennter Sound und Rauch in jedem der Triebköpfe, Führerstandsbeleuchtung in Fahrtrichtung wechselnd, drehende Lüfterräder, Beleuchtung mit Warmlicht LEDs, Lichtwechsel fahrtrichtungsabhängig weiß/rot, Innenbeleuchtung mit warmweißen LED's und beleuchteten Tischlampen und Spots an der Bar, durchbrochene Lüftergitter, kugelgelagerte und einzeln gefederte Achsen und Antriebe, bewegliche Türen, Kardantrieb auf 4 Achsen, kinematische Kurzkupplung mit funktionsfähigen Faltenbälgen für ein geschlossenes Fahrbild, Inneneinrichtung in vorbildgetreuen Farben mit Holzdekor und beflockten Sitzen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Lokführer in Stand 1, Mindestradius 1020 mm, LüP 6-teilig ca. 350 cm, Gewicht ca. 18 kg, einmalige limitierte Sonderserie mit insgesamt nur 100 Exemplaren! **Erhältlich in vier Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 101155 bis 101158 (NEM-Radsätze) bzw. 111155 bis 111158 (Finescale), Ergänzungssets: Art.-Nr. 201157 und 201158 bzw. 211157 und 211158.**





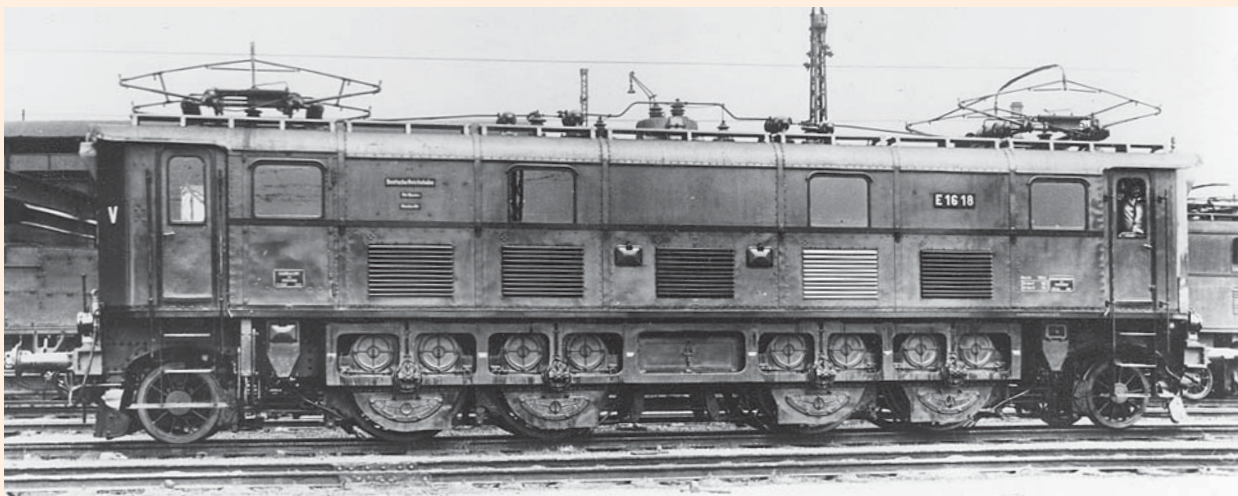
PREMIUM
EDITION



E16 / Baureihe 116

Ab 1926 wurden insgesamt 21 Exemplare der zunächst nach bayerischem Gattungsschema ES1 bezeichneten Maschinen gebaut. Die guten Erfahrungen mit der schweizerischen Ellok Ae 3/6, die ebenfalls von BBC mit Buchli-Antrieb entwickelt wurde, gaben den Ausschlag für die Beauftragung dieser Schnellzug Lokomotive. Als einzige Voraussetzung legte die DRG die Austauschbarkeit der Hauptbauteile mit der schon in Auslieferung befindlichen EP2, der späteren E32, zugrunde. 4 Motoren mit insgesamt 2000 PS sorgten für mehr als ausreichend Leistungsreserven und eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, sodass die E 16 mühelos die an sie gestellten Erwartungen erfüllte. 1968 zeichnete die DB die Lokomotiven gemäß dem neuen Baureihenschema in BR 116 um, mit der 116 009 wurde die letzte Lokomotive dieser Gattung im Januar 1980 ausgemustert. Wohl auch wegen ihrer technischen Besonderheiten blieben 4 Exemplare museal erhalten. Die E16 ist die einzige deutsche Ellok mit Einzelachs Antrieb Bauart Buchli.

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, Lichtwechsel weiß/rot schaltbar, Warmlicht LEDs, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, alle Achsen angetrieben, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, wartungs- und geräuscharme Stromabnahme über Achslager, Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, zu öffnende Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig lackierter Führerstand, detailliert nachgebildeter Maschinenraum mit schaltbarer Maschinenraumbeleuchtung, eingebaute Lokführerfigur, Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhaken- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 1020 mm in einfachen Kurven, LÜP 50,9 cm. **Erhältlich in acht Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 101601 bis 101608 (NEM-Radsätze) bzw. 111601 bis 111608 (Finescale).**



PREMIUM EDITION



E 32 / Baureihe 132

Die E 32 mit der Achsfolge 1'C1' wurde in dem von der Deutschen Reichsbahn erarbeiteten Beschaffungsprogramm als Personenzuglok zunächst auf bayerischen Strecken vorgesehen. Als Teil der ersten großen Elektrifizierungswelle wurde sie ab 1925 insgesamt mit 29 Exemplaren beschafft und gehörte damit zu den zahlenmäßig größeren Baureihen dieser frühen Zeit. Die E 32 hat zwei große, im Lokkasten stehende Fahrmotoren, die über ein Getriebe und schräg nach unten auf die Blindwelle wirkende Treibstangen die Kraft auf die Kuppelachsen überträgt. Auf dem starren Rahmen sitzt das symmetrisch angeordnete Lokgehäuse mit schrägen Stirnwanddecken und den zunächst noch üblichen Stirnwandtüren samt Übergangsblechen. Die Höchstgeschwindigkeit war bei Auslieferungszustand auf 75 km/h festgelegt, wurde jedoch 1932 bei acht Maschinen durch ein geändertes Getriebe auf 90 km/h erhöht. Diese wurden seither mit einer um 100 höheren Ordnungsnummer geführt. Nach dem zweiten Weltkrieg übernahm die Deutsche Bundesbahn noch 24 Lokomotiven und zeichnete 1968 22 Stück in die EDV-Baureihenbezeichnung 132 um. Dies bestätigt den langen und zuverlässigen Einsatz dieser Maschinen. Mit den Speichenrädern und dem Stangenantrieb erinnert diese Baureihe noch stark an die Dampflokära. Die E 32 war zu Beginn verbreitet in Süddeutschland beheimatet, dann jedoch in weiten Teilen Westdeutschlands unterwegs. Gegen Ende ihrer Dienstzeit wurden die E 32 im Bw München Hbf zusammengezogen und die letzte Lok 1972 ausgemustert. Die E 3227 ist als einziges Exemplar heute noch museal erhalten. Mit diesem Altbau-Ellok-Klassiker startete KM1 den Einstieg in die Welt der Elektrolokomotiven.

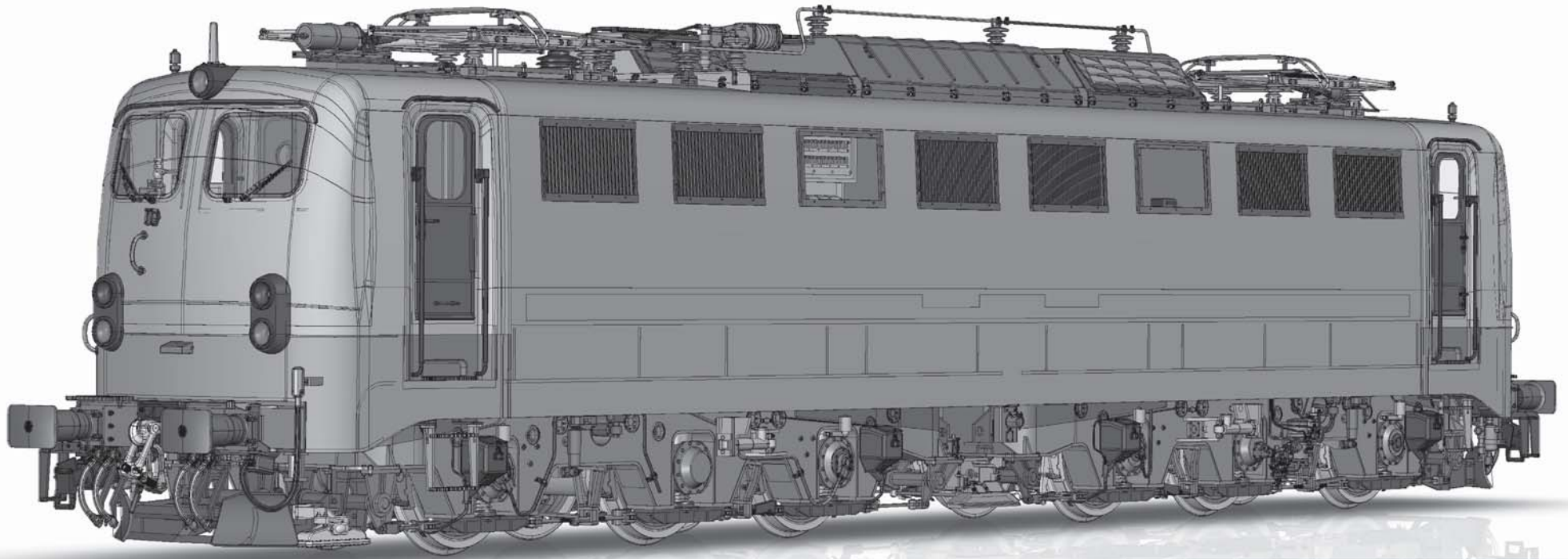




Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, ESU Loksound XL 4.0-Sounddecoder mit KM1 High-Quality-Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, funktionsfähiger und per Decoder schaltbarer Pantographenantrieb, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LEDs, robuster Kardanantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, wartungs- und geräuschfreie Stromabnahme über Achslager, Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, zu öffnende Führerhaustüren, Räder mit elliptischen Speichen, detaillierter und mehrfarbig lackierter Führerstand, detailliert nachgebildeter Maschinenraum mit schaltbarer Maschinenraumbelichtung, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhaken- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 1020 mm, LüP ca. 40,6 cm, Gewicht ca. 4,5 kg.
Erhältlich in neun Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 103201 bis 103209 (NEM-Radsätze) bzw. 113201 bis 113209 (Finescale).



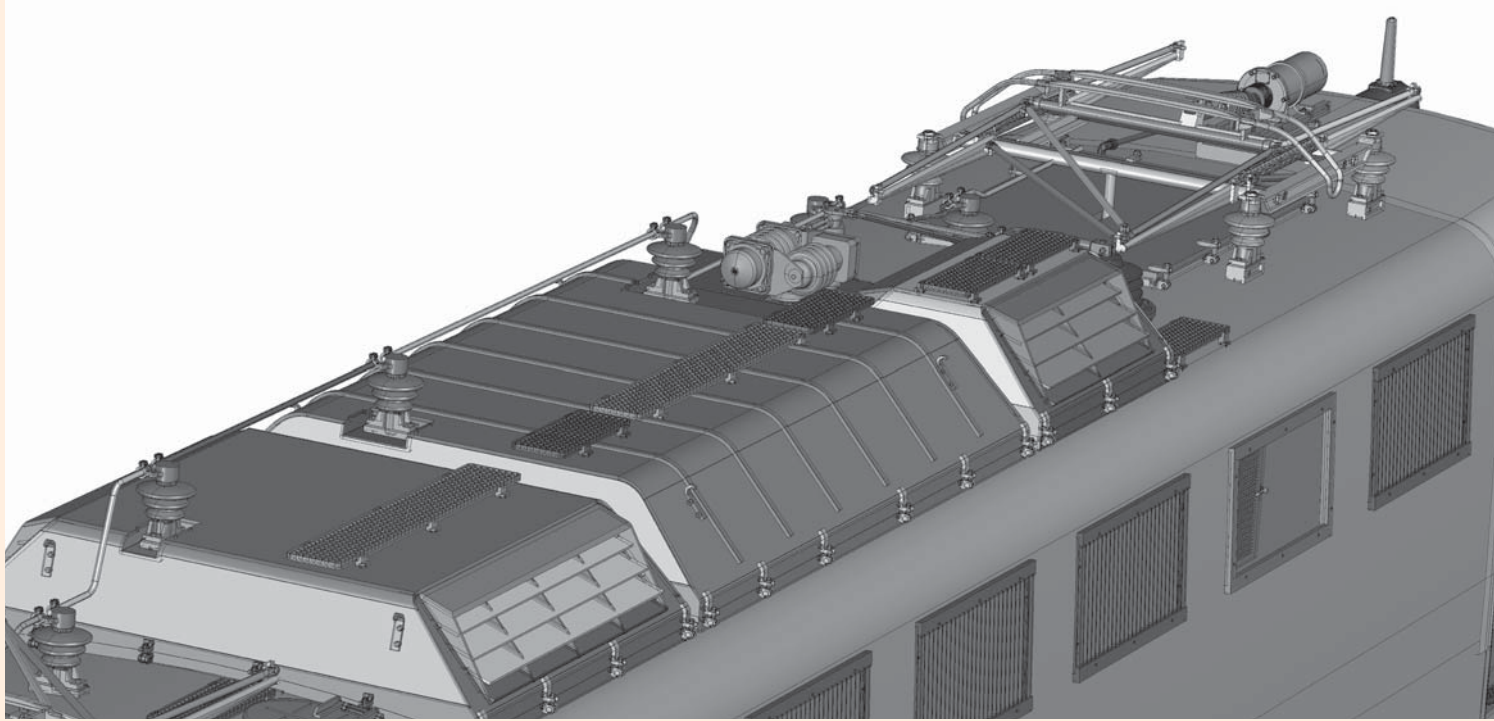
PREMIUM EDITION



E50 / Baureihe 150

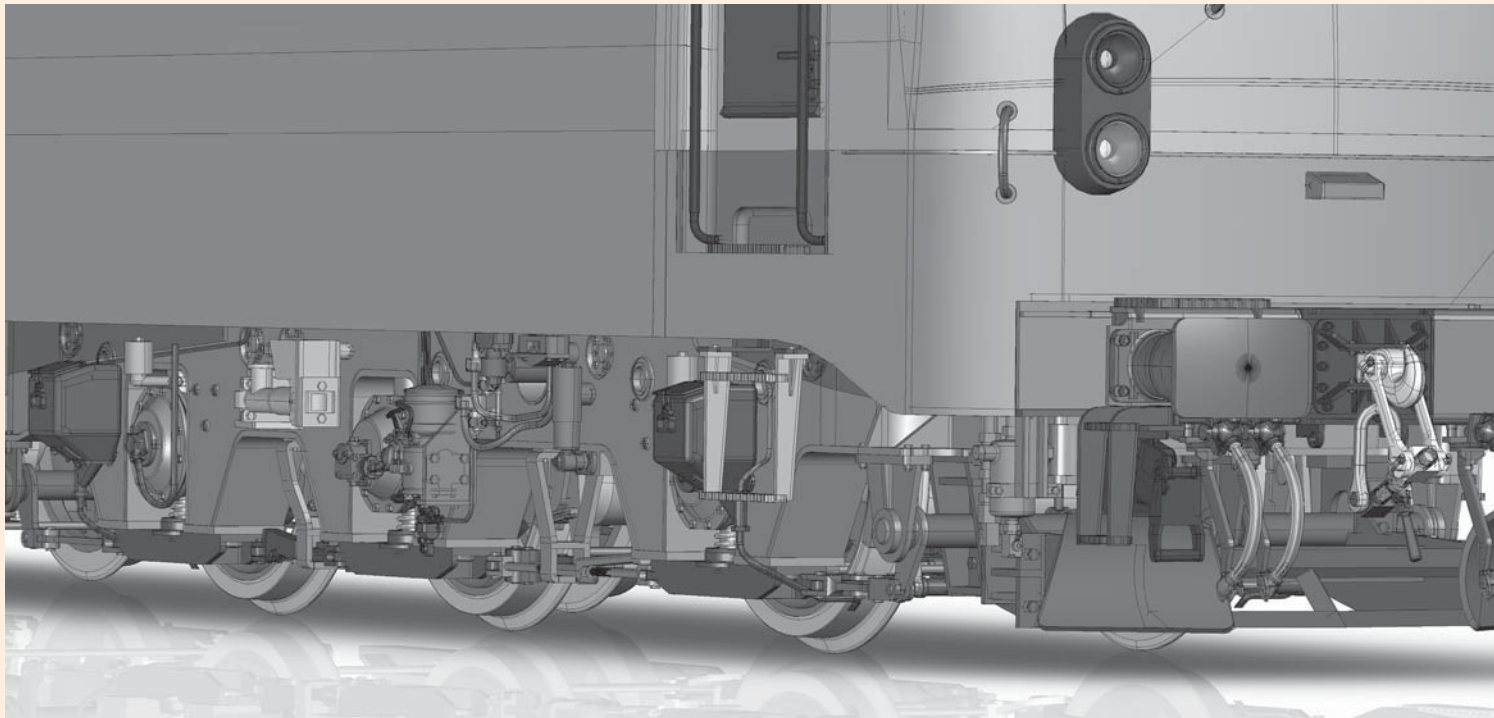
Innerhalb des Neubauprogramms der DB war die E50 die schwerste und leistungsfähigste Lok. Mit einer Nennleistung von 2500 kW und 100 km/h Höchstgeschwindigkeit war sie vor allem für den Einsatz vor schweren Güterzügen auf Steigungen mit 10‰ und mehr vorgesehen. E50 001 wurde am 4. April 1957 übernommen. Bis 1973 wurden insgesamt 194 Exemplare gebaut. Federführend waren Krupp und AEG. E50 031 bis 041 und 182 bis 194 wurden von Krauss-Maffei und SSW geliefert. Beheimatet waren die Loks in Würzburg, Nürnberg, Kornwestheim, Bebra und Hagen-Eckesey. Sie haben sich in schweren Einsätzen bewährt. Nicht bewährt haben sich bei den ersten 25 Loks Tatzlagerantrieb und Drehgestelle. Daher kamen ab E50 042 neue Drehgestelle mit innenliegenden Ausgleichshebeln zum Einsatz. Gleichzeitig erhielten auch die E50 Doppellampen und Lüftungsgitter mit senkrechten Lamellen. Ab E50 061 gab es an den Führerstands-türen Griffstangen aus Alu. Ab E50 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 E50 ausgemustert. Erhalten geblieben sind E50 091 im grünen Originalanstrich sowie 150 186 im letzten verkehrsroten Zustand im DB-Museum Koblenz.





Modell: Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, ESU Loksound XL 4.0 Sounddecoder mit KM1-High-Quality-Sound, Visaton Breitbandlautsprecher, funktionsfähiger und per Decoder schaltbarer Pantographenantrieb, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LEDs, robuster Kardantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, wartungs- und geräuschfreie Stromabnahme über Achslager, Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, zu öffnende Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig lackierter Führerstand, detailliert nachgebildeter Maschinenraum mit schaltbarer Maschinenraumbeleuchtung, eingebaute Lokführerfigur, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhaken- oder Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Mindestradius 1020 mm, LüP 60,9 cm.

Erhältlich in acht Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 105051 bis 105058 (NEM-Radsätze) bzw. 115051 bis 115058 (Finescale).





LIMITED EDITION



Foto: Wolf Hanisch, © J. Claus

Dampfkran Ardelt 57t

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

hinten über den Gewichten verzurrt. Zur Beförderung über längere Strecken konnte das Gespann in Güterzüge bis zu einer Reisegeschwindigkeit von 80 km/h eingestellt werden. Dennoch konnte man mit 2 dieser 57 Tonnen Krane auch die schwersten Lokomotiven zurück ins Gleis setzen. Der Kranwagen hat ein Gesamtgewicht von 106 t, um ein Ausschwenken des Auslegers während der Fahrt zu verhindern, wurde ihm als Schutzwagen ein Rungenwagen mit Lagerbock vorangestellt. Die Gesamtlänge des Gespanns über Puffer betrug 22,6 Meter. Bewegt wurde der Dampfkran über eine umsteuerbare liegende Zweizylinder Dampfmaschine mit 75 PS. Je nach Ausladung des Auslegers

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

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



Foto: C. Willke, © Stephan Carstens

Modell: Set bestehend aus Kranwagen mit Schutzwagen: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl mit original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhaken-Kupplungen oder Klauenkupplungen, ESU LokSound XL 4.0 Decoder, Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, detaillierte Inneneinrichtung, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens und der Bremsanlage, schaltbare Innenbeleuchtung mit Strompuffer, KM1 Dynamic Smoke Rauchentwickler, zu öffnende Türen, bewegliche und einstellbare Abstützungen, inklusive Echtholzbohlen zur Abstützung. LüP ca. 70,6 cm, Gewicht ca. 5 kg, Mindestradius 1020 mm.

Digitalfunktionen: Ausleger heben/senken, Kranhaken heben/senken, Aufbau drehen, Sound, Rauch, Lichtfunktionen
Manuelle Funktionen: Stützen auslegen, Stützspindeln einstellen, Holzbohlen Unterlagen positionieren, Kuppeln und Entkuppeln, Schornsteinaufsatz abnehmen/aufsetzen

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

CLASSIC EDITION



O 02 „Schwerin“

Das Vorbild der eisernen Kohlewagen „Schwerin“ wurde von 1892 bis 1913 in einer Stückzahl von 43 223 Exemplaren gebaut. Bereits ab 1910 wurden die preußischen Achshalter und Achslager gegen die der Verbandsbauart getauscht. Die gebremsten Versionen des O 02 hatten einen Achsstand von 3,3 m und waren mit Spindelbremsen, Bremsershaus und Bremserbühne ausgestattet. Die ursprünglichen Stangenpuffer wurden später durch Hülsenpuffer ersetzt. Bei der DB waren diese Wagen bis in die 70er Jahre im Einsatz. Vor allem für Kohletransporte, Schüttgut und Schlacke wurde diese Gattung eingesetzt. Sie war in vielen Bahnbetriebswerken und Güterzügen nicht wegzudenken.



Modell: Das Modell besteht aus Kunststoff-Gemischtbauweise, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1-Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage und es Wagenkastens innen, beidseitig profilierte Buckelbleche, Mindestradius 1020 mm, LüP 22,8 cm, Gewicht ca. 0,5 kg.

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



CLASSIC EDITION



K 06 „Wuppertal“

Der Klappdeckelwagen K06 „Wuppertal“ wurde von 1892 bis 1913 in einer Stückzahl von 6305 Exemplaren gebaut. Dabei wurde die Konstruktion ständig weiterentwickelt. Die gebremsten Versionen des K06 hatten einen Achsstand von 3,3 m und waren mit Spindelbremsen, Bremserhaus und Bremserbühne ausgestattet. Die ursprünglichen Stangenpuffer wurden später durch Hülsenpuffer ersetzt. Bei der DB waren diese Wagen bis in die 1970er Jahre im Einsatz. Ihr wichtigstes Einsatzgebiet waren Kalk- und Sandtransporte, unter anderem auch für Bahnbetriebswerke. Gegen Ende ihres Einsatzzeitraums wurden sie auch häufig als Schlacken- oder Müllwagen benutzt.



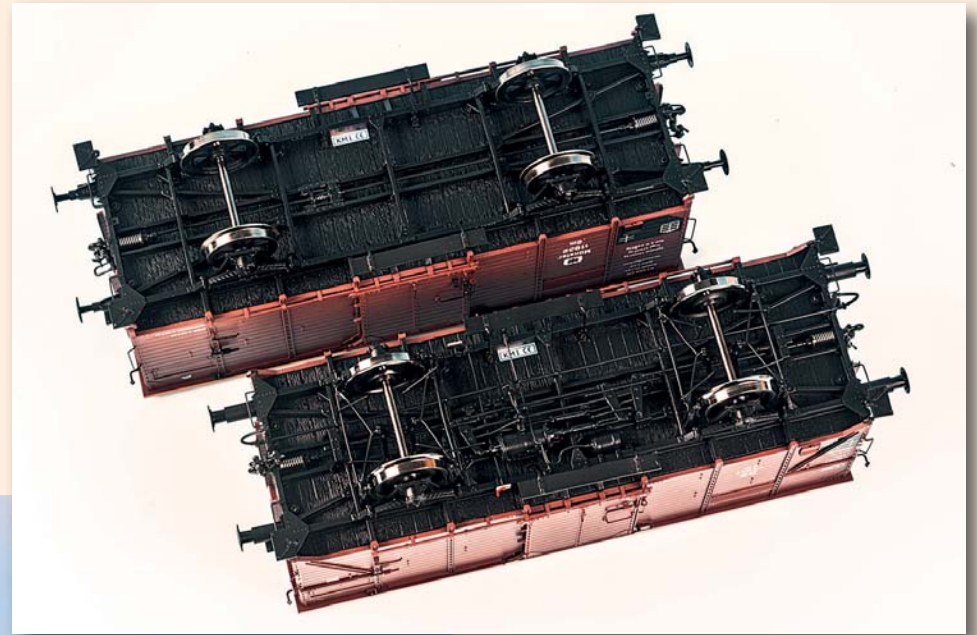
Modell: Das Modell besteht aus Kunststoff-Gemischtbauweise, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Klappdeckel zum Öffnen, beidseitig profilierte Buckelbleche, Mindestradius 1020 mm, Lüp 22,8 cm, Gewicht ca. 0,5 kg. **Erhältlich in zwölf Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 200601 bis 200612 (NEM-Radsätze) bzw. 210601 bis 210612 (Finescale).**

CLASSIC EDITION



G10

Das Vorbild des preußischen G10 ist jedem Modellbahner bekannt. Er ist der wichtigste und mit Abstand meist beschaffte aller gedeckten Güterwagen. Mit über 120 000 im Vorbild gebauten Exemplaren stellt der G10 in allen Zügen von Epoche I bis IV nicht nur ein wichtiges, sondern vor allem auch häufig anzutreffendes Fahrzeug dar. Noch heute sind verschiedene Exemplare museal erhalten. Das unserem Modell zugrunde liegende Vorbild stellt die symmetrische Ausführung ohne Bremserhaus dar. Sehr früh jedoch in der Epoche II erhielten diese Waggons Druckluftbremsanlagen. Manche G10 wurden als sogenannte Leitungswagen in den Zugverband eingestellt. Dabei verband am Unterboden nur eine Bremsleitung die an der Pufferbohle befestigten Bremsschläuche. Die restliche Bremsanlage samt Bremsbacken ist an diesen Wagen nicht vorhanden.



Modell: Das Modell der Classic Edition besteht aus Kunststoff-Gemischtbauweise, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1- oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage, durchbrochene Wagenkastenstützen, Schiebetüren zum Öffnen, Mindestradius 1020 mm, LüP 29 cm, Gewicht ca. 0,6kg. Nur bei den gebremsten Ausführungen ist die komplette Bremsanlage nachgebildet.

Erhältlich in elf Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 201001 bis 201011 (NEM-Radsätze) bzw. 211001 bis 211011 (Finescale).

PREMIUM EDITION



Einheitskesselwagen

Die bekannten, ab 1941 gebauten Leichtbaukesselwagen der Deutzer und Uerdinger Bauart offenbarten im Betriebseinsatz einige konstruktive Mängel. Während der Deutzer zu Kesselrissen 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. 3500 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 2. Weltkriegs 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 gegründete 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 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Beschriftung und Lackierung. LüP ca. 27,5 cm, Gewicht ca. 1 kg. Mindestradius 1020 mm.

Erhältlich in zehn Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 202401 bis 202410 (NEM- Radsätze) bzw. 212401 bis 212410 (Finescale).



PREMIUM EDITION



DGW 266

In den fünfziger Jahren beschaffte die Deutsche Bundesbahn eine Serie 4-achsiger Schotterwagen, zunächst mit einem Fassungsvermögen von 25 m³. In diesen Waggons wurden Schüttgüter wie Schotter und Kies befördert. Die Tragfähigkeit betrug 42t. Die Drehgestelle entsprechen der Bauart Minden-Dorstfeld BA931. Die Wagen verfügen über obere und untere Drehschieber sowie Rutschen mit aufstellbaren Gleitblechen. Damit ist es möglich, den Schotter bis zu einer Entfernung von 3,0m neben dem Gleis zu verteilen. Von 1960 bis 1962 wurden dann Schotterwagen nachbeschafft, bei denen das Ladevolumen um 8m³ auf 33m³ vergrößert wurde. Hierzu wurde unter anderem der Schüttgutbehälter um 500 mm erhöht. Die Lastgrenze C betrug nun 57,5t. Ansonsten blieb die Konstruktion unverändert. 1996 wurden unter anderem diese Wagen an die KIRROW Leipzig AG verkauft und sind seitdem auch als Privatgüterwagen in den Bestand der DB AG eingereicht.



Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing. Federpuffer, kugelgelagerte Achsen, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens, inklusive Bremsanlage, original Schraubkupplungen, austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Beschriftung. LÜP ca. 36 cm. Gewicht ca. 1,2 kg. Mindestradius 1020 mm.

Erhältlich in drei Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 206621 bis 206623 (NEM-Radsätze) bzw. 216621 bis 216623 (Finnescale).

PREMIUM EDITION



Gms 54

Die junge DB hatte bei dem verstärkt aufkommenden Güterverkehr immer mehr mit veralteten Güterwagen zu kämpfen. Deshalb wurden umfangreiche Neu- und Umbauprogramme gestartet. Da die gedeckten Güterwagen das Rückgrat des im wirtschaftlichen Aufschwung befindlichen deutschen Güterverkehrs bildeten, wurden unter anderem ab 1954 die Gms 54 entwickelt und gefertigt. Sie basieren auf den alten G 10, welche modifiziert und umgebaut wurden. Für das Sprengwerk wurden Walzprofile mit diagonaler Aussteifung verwendet, auch die Langträger, Stirn- und Seitenwandsäulen waren aus kräftigen Stahlprofilen. Der Wagenkasten einschließlich der Türbekleidungen entstand aus Kunstharzholzplatten, der Wagenboden aus Kiefernbohlen. Das Dach war mit Spriegeln, einer Holzverschalung und einer PVC-Dachhaut ausgebildet. Zwei Lüftungsschieber waren jeweils an den Enden der Längsseiten angebracht. Die Serienfertigung des Gms 54 lief erst 1960 mit annähernd 14000 Exemplaren aus.



Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing. Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, komplette Detailierung des Wagenunterbodens, inklusive Bremsanlage, Schiebetüren zum Öffnen, original Schraubenkupplungen, austauschbar gegen KM1-Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Beschriftung. Lüp ca. 34,6/33cm. Gewicht ca. 1kg. Mindestradius 1020mm.

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

PREMIUM EDITION



Offs 55

1955 beauftragte die Deutsche Bundesbahn den Bau von 3-achsigen Autotransportwaggons. Diese sollten gegenüber den bisherigen vor allem eine Spitzengeschwindigkeit von 100 km/h laufen können, um sie in Autoreisezügen zum Einsatz bringen zu können. Zudem waren die zwei Ladeebenen so bemessen, dass auf der oberen Tragmulde auch VW-Busse transportiert werden konnten, ohne das Lademaß zu überschreiten. Die in zwei gleiche Hälften geteilten Fahrzeuge hatten eine gemeinsame Mittelachse und waren mit einer Kugelgelenkkupplung verbunden. Die obere Ladeebene konnte abgesenkt werden, um sie von den Laderampen aus mit Fahrzeugen befahren zu können. Später erhielten die Offs 55 eine seitliche Blechverkleidung, die nicht ganz halb hoch an der unteren Ladeebene durchgehend angebracht war.



Modell: Modell der Premium Edition in Messingbauweise, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1 Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, komplette Nachbildung der Bremsanlage, kugelgelagerte und gefederte Achsen, Kurzkupplungskinematik zwischen den Wagenhälften, Mindestradius 1020 mm, LüP 71,2 cm, Gewicht ca. 2 kg.

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

PREMIUM EDITION



Pwghs 54

Da viele Güterzug-Gepäckwagen in den 1950er Jahren veraltet waren startete die DB ein Umbauprogramm auf Basis des Gms 54. Diese Wagen entstanden teilweise aus brauchbaren Teilen der G10, wurden aber in weiten Teilen neu gebaut. Die Pwghs 54 waren ursprünglich mit Gleitachslagern ausgestattet, wurden aber gegen Ende der 1960er Jahre immer mehr mit Rollenachslagern Bauart 22 ausgerüstet. Der Aufbau der Pwgs 54 erfolgte analog zum Gms 54 mit Leimholzplatten, die Wagen hatten einseitig eine Bremserbühne, über diese gelangte man in den Innenraum. Die Gepäckwagen erhielten ein Zugführerabteil mit Zweiplatz-Klappsitz, Ablagepult und zwei Notsitzen sowie ein WC. Passende Einbauteile standen aus dem 3yg-Umbauprogramm zur Verfügung. Der recht große Laderaum hat eine Schiebetür von 1800 mm Breite. Zusätzlich wurden eine Dampfheizung und eine 24-V-Beleuchtung eingebaut, die mit einem Kabel an die Turbobeleuchtung der Zuglokomotive angeschlossen werden konnte.



Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing. Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, komplette Detailierung des Wagenunterbodens, inklusive Bremsanlage, Schiebetüren zum Öffnen, Innenbeleuchtung mit Warmlicht LEDs und Funktionsdecoder, original Schraubenkuppelungen, austauschbar gegen KM1-Doppelhakenkuppelung oder Klauenkuppelungen, vorbildgerecht beidseitig profiliert Räder, vorbildgerechte Beschriftung. LüP ca. 34,6 cm. Gewicht ca. 1kg. Mindestradius 1020 mm.

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

CLASSIC EDITION



Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens

Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens

Kühlwagen Tnfhs 32

Um dem steigenden Wagenbedarf für den Transport verderblicher Lebensmittel gerecht zu werden, beschaffte die Deutsche Reichsbahn ab 1936 neue Kühlwagen in geschweißter Bauart für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h (später auf 100 km/h heraufgesetzt). In verschiedenen Serien entstanden zwei unterschiedliche Typen isolierter Gkhs „Berlin“: Dies waren zum einen die für den (Bier- und) Fleischtransport konzipierten Wagen mit Eisbehältern und Flettner-Rotoren auf dem Dach sowie überwiegend mit Haken zum Aufhängen von Fleisch, bei der DB später als Tn(e)hs 31 bezeichnet. Die zeitgleich gebauten späteren Tnf(e)hs 32 für den Transport von Seefischen besaßen nur eine Isolierung, da

beim Seefischtransport Fisch und Eis aufeinander geschichtet wurden. Bis 1943 wurden rund 1900 Fleisch- und 1250 Seefischkühlwagen gebaut, deren Konstruktion man während des Zweiten Weltkriegs vereinfachte; auffälligstes Merkmal dieser Vereinfachung war die geänderte Ausführung des Kastengerippes mit parallel verlaufenden Diagonalen. 1943 begann die Beschaffung der Universalkühlwagen in den Abmessungen der Vorgängerbauarten für den Transport aller Lebensmittel außer Seefischen, der späteren T(e)hs 42. Markantes Erkennungszeichen der bis zum Kriegsende gebauten rund 1700 Wagen war das trapezförmige Dach mit insgesamt sechs Ladeluken für die Eiskästen. Zur DB ka-

men insgesamt etwa 2600 Wagen aller drei Bauarten, die im Laufe der Einsatzzeit in vielfältiger Form umgebaut wurden. Trotz der Neubeschaffung von Kühlwagen in den 50er Jahren, konnte die DB auf die Wagen anfangs nicht verzichten. Erst mit der Verlagerung des Kühlverkehrs auf die Straße, wurden die älteren Wagen sukzessive ausgemustert. Ende 1968 existierten noch über 1500 Wagen, die letzten schieden erst 1981 aus, wobei einige von Ihnen als private Bierwagen einen neuen Verwendungszweck fanden. Als erstes werden wir die Seefische-Kühlwagen in unterschiedlichen Ausführungen realisieren, die anderen Typen werden folgen.

Modell: Modell der Classic Edition in Kunststoff-Gemischtbauweise, Rahmen und Fahrwerk überwiegend aus Metall, gefederte und kugelgelagerte Achsen, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1-Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile aus Messing, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Mindestradius 1020 mm, LÜP 36,5 cm, Gewicht ca. 0,7 kg.

Erhältlich in elf Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 203221 bis 203231 (NEM-Radsätze) bzw. 213221 bis 213231 (Finescale).



Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens

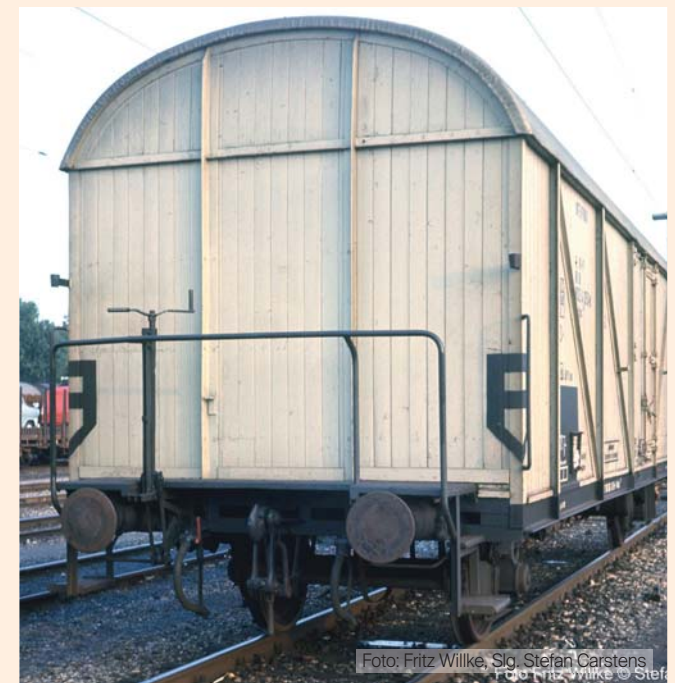


Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens

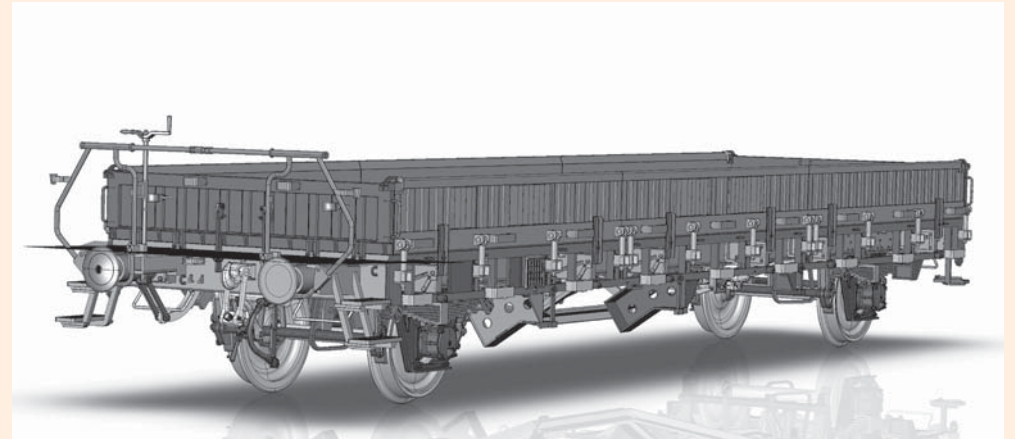
CLASSIC EDITION



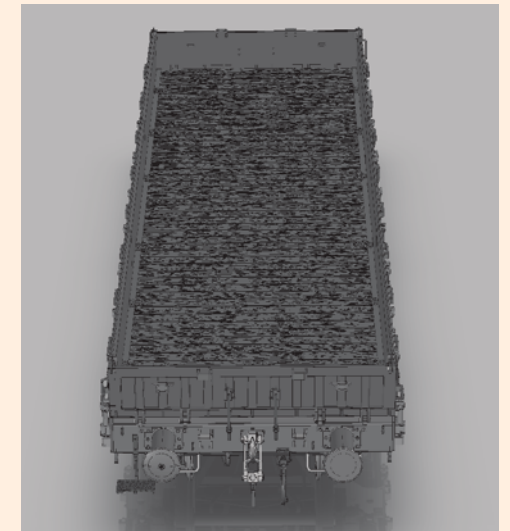
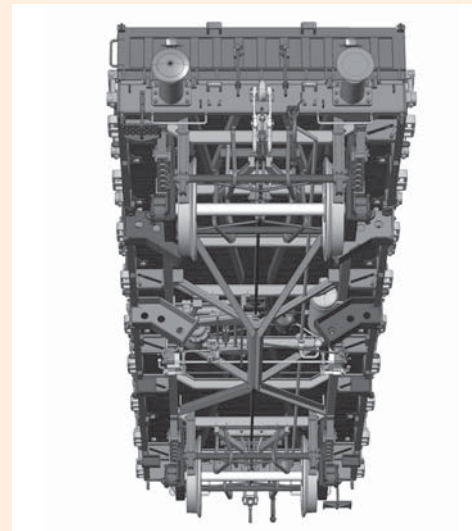
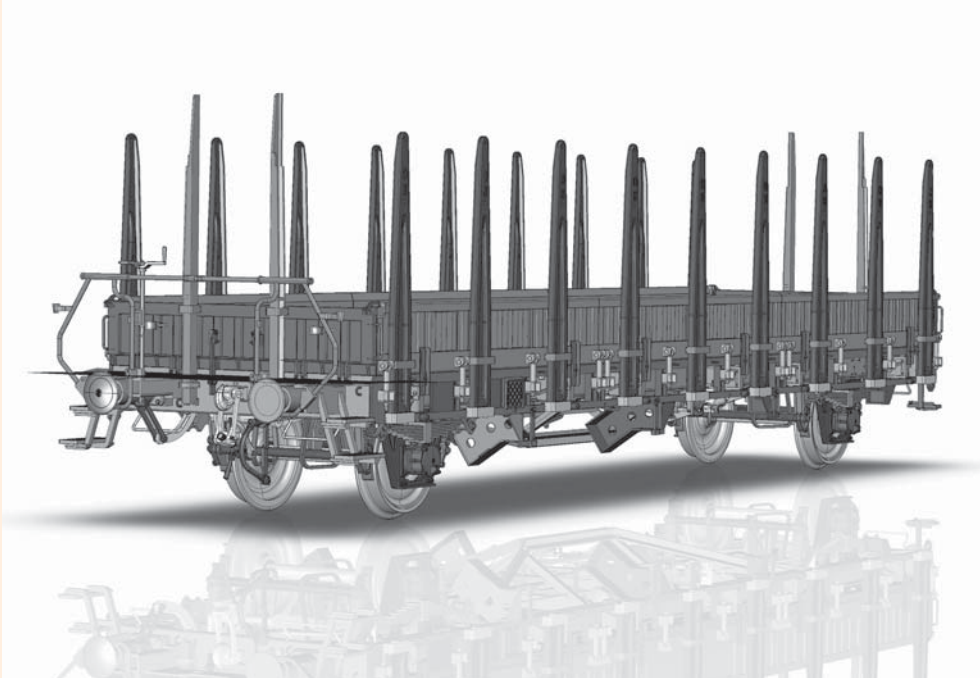
Rungenwagen Rmms 33 „Ulm“

Die Rungenwagen der Bauart Rmms33 wurden in den Jahren 1942 – 1945 in einer Stückzahl von 12 647 Exemplaren gebaut. Anfangs als „Stuttgart“ eingereiht, wurden sie ab 1943 dem Gattungsbezirk „Ulm“ zugewiesen. Die Wagen der sogenannten „Kriegsbauart“ waren leicht gebaut und hatten stirnseitig umklappbare Bordwände, die eine Überfahrt von einem Wagen zum anderen erlaubten. Zu Beginn hatten die Waggons Holzrungen und Holzbordwände. Sie wurden mit oder ohne Bremserbühne gefertigt, wobei das Bremsgeländer zur Überfahrt auch abgeklappt werden konnte. Nachdem die Holzbordwände jedoch schnell verschlissen, entschloss man sich, eine Ausführung mit Stahlbordwänden aus Hohlkammerprofi-

len und Stahlrungen zu produzieren. Ab den 50er Jahren wurden viele Rmms33 nur noch ohne Rungen eingesetzt. Sie wurden für vielfältigste Aufgaben mit unterschiedlichsten Ladegütern verwendet. Von Holz- und Fahrzeugtransporten, über verschiedene Industrieprodukte bis hin zum Strohtransport war auf diesen Waggons so gut wie alles anzutreffen. Gerade das macht die Vielfalt dieser Wagengattung aus und bietet auch dem Modellbahner eine Fülle von Möglichkeiten. Von Ganzzügen bis hin zum Einzelwagen bei der Ladeszene auf einem Industriegleis ist der „Ulm“ immer die richtige Wahl. Zuletzt wurden die Waggons noch in den 90er Jahren als Dienstgüterwagen oder Bahndienstwagen genutzt.



Modell: Modell der Classic Edition in Kunststoff-Gemischtbauweise, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1-Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele ange-setzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Rungen können abgenommen werden, Stirnwandstützen abklappbar, abklappbare Stirnbordwände, bewegliche Rungentaschenverschlüsse. Mindestradius 1020 mm, LüP 37,5/37,8 cm, Gewicht ca. 0,7 kg. **Erhältlich in 17 Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 203341 bis 203359 (NEM-Radsätze) bzw. 213341 bis 213359 (Finescale).**



CLASSIC-EDITION



Huckepack-Verkehr Rmmso 33

Im November des Jahres 1954 begann die noch junge Bundesbahn mit dem „Huckepack-Verkehr“. Damit sollte schon in frühen Jahren die Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene vorangetrieben werden. Als Basis dienten die Rungenwagen der Bauart Rmms 33, die ohne Rungen, aber mit seitlichem Schriftzug „Huckepack-Verkehr“ in Ganzzügen gefahren wurden. Diese hatten abklappbare Stirnseiten mit Pufferabstützungen, um sie durchgehend befahren und beladen zu können. Bei den Wagen mit Bremserbühne war hierbei auch

das Gelände abklappbar. Die Wege zum Empfänger der Ladung waren dadurch sehr kurz. Viele Transportunternehmen nutzen diese Möglichkeit und verbrachten für längere Strecken ihre LKW und Hänger per „Huckepack“ auf die Schiene. So tat dies auch die DB mit ihren Zustellfahrzeugen. Der kombinierte Ladungsverkehr Straße-Schiene wurde entsprechend von der DB beworben, Mitte der 1960er Jahre führte man dann dieses Konzept weiter zur „Rollenden Landstraße“. Ideal dazu passend ist als Ladegut unser Büssing 8000S geeignet.



Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens

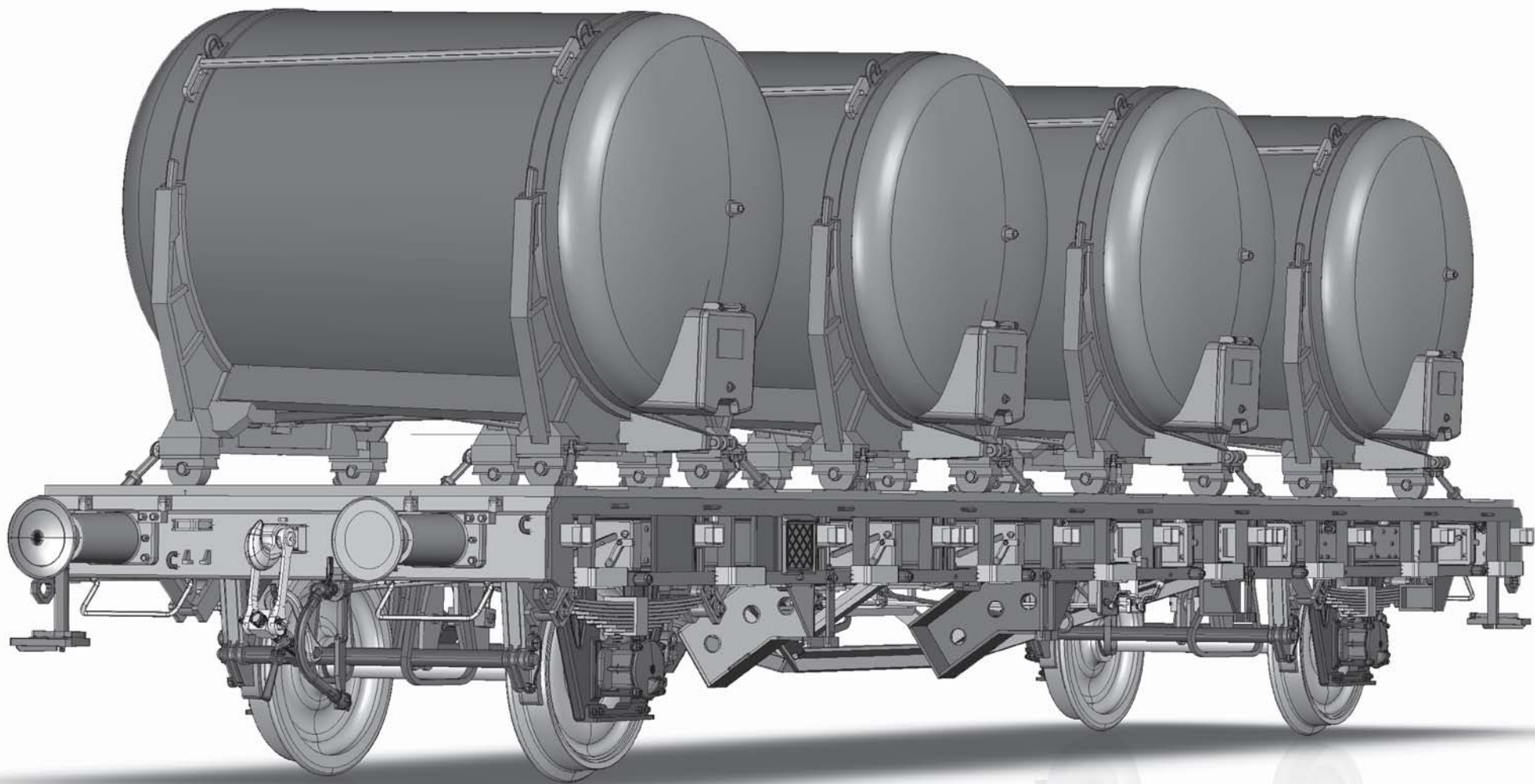


Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens

Modell: Modell der Classic Edition in Kunststoff-Gemischtbauweise, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubkupplungen austauschbar gegen KM1-Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Mindestradius 1020 mm, Lüp 37,5/37,8 cm, Gewicht ca. 0,7 kg.

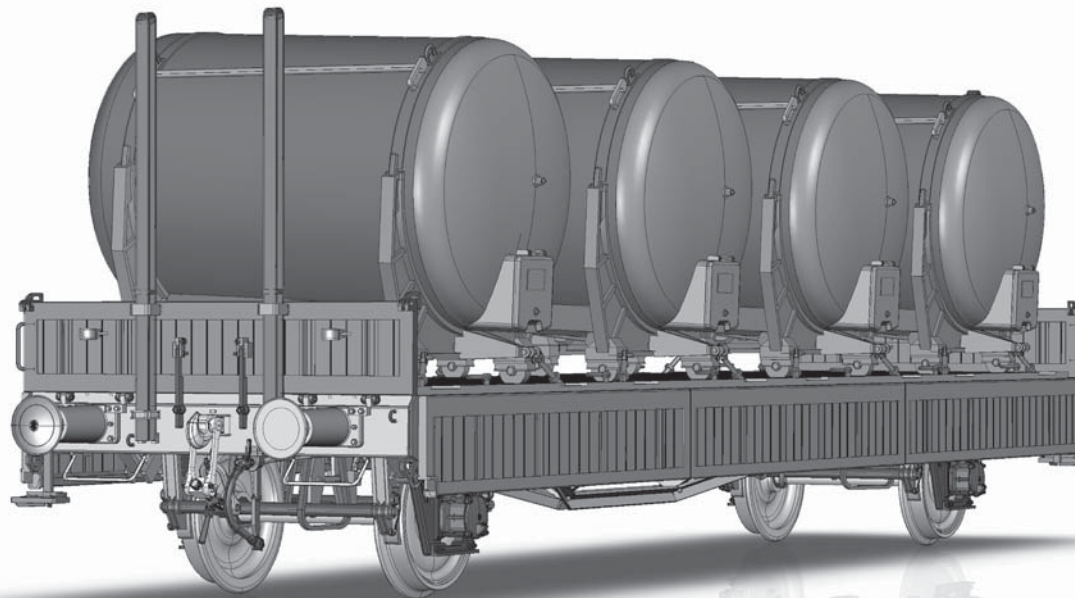
Erhältlich in vier Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 203356 bis 203357A (NEM-Radsätze) bzw. 213356 bis 213357A (Finescale).

CLASSIC EDITION



Behältertragwagen BTms 33

Mitte der 1950er Jahre ließ die DB viele Wagen der Gattung Rmms 33 zu Behältertragwagen umbauen. Zu Beginn waren diese so konzipiert, dass Sie im Bedarfsfall auch noch als Rungenwagen einsetzbar waren. Hierbei wurden die Bordwände lediglich abgeklappt und unten fixiert. Ein Anschriftenfeld an der dann sichtbaren Innenseite der Bordwand zeichnete diese Ausführung im Besonderen aus. Die späteren Wagen wurden dann komplett ohne Bordwände umgerüstet, alle Waggons wurden unter der Bezeichnung BTms33 geführt. Auf dem Bretterboden der Ladefläche wurden Montageschienen fixiert, welche die Behälter aufnahmen. In diesem Zustand kamen die BTms33 durch ganz Deutschland und das europäische Ausland. Besonders reizvoll sind die Bierbehälter, die teilweise von Privatbrauereien farblich ansprechend lackiert waren und teilweise gemischt oder sortenrein auf den Behältertragwagen zum Transport verstaut waren. Den Werbeeffect dieser bunten Behälter auf DB Waggonen kann man sicher nicht von der Hand weisen. So ergaben sich sehr schöne, teilweise bunt gemischte Ganzzüge oder auch einzelne Waggons in gemischten Güterzügen. Die Wagen waren bis in die 70er Jahre im täglichen Einsatz bei der DB und trugen selbstverständlich auch alle anderen Typen von Behältern, unter anderem auch „Von-Haus-zu-Haus“-Container. KM1 wird das Sortiment an Behältern und Bedruckungen künftig weiter ausbauen, so dass Sie Ihren gewünschten Zug individuell zusammenstellen können.



Modell: Modell der Classic Edition in Kunststoff-Gemischtbauweise, vorbildgerechte Detaillierung und Beschriftung, Federpuffer, Schraubenkupplungen austauschbar gegen KM1-Doppelhakenkupplungen oder Klauenkupplung, beidseitig vorbildgerecht profilierte Räder, viele angesetzte Teile, komplette Nachbildung der Bremsanlage, Behälter können einfach montiert werden, Mindestradius 1020 mm, LüP 37,5/ 37,8 cm, Gewicht ca. 0,8 kg.

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

PREMIUM EDITION



Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens

Glmghs „Leipzig“

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 spä-

ter 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. Nach 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 einige Gllm(e)hs 37 die Umzeichnung zu Hrs-(v)z³³⁰ mit UIC-konformen Nummern. Die letzten von ihnen schieden erst Ende der 70er-Jahre aus.

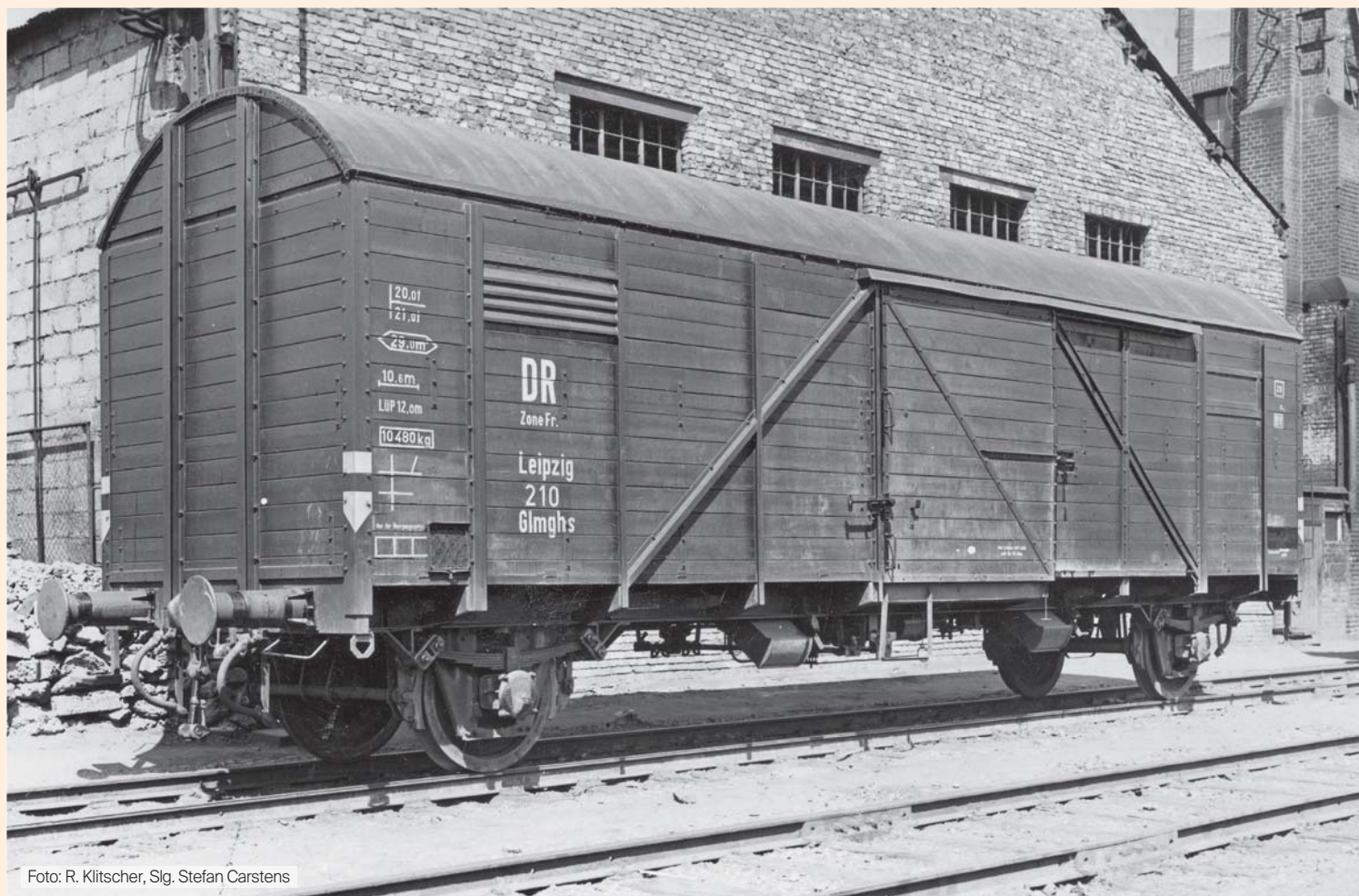


Foto: R. Klitscher, Slg. Stefan Carstens

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

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

PREMIUM EDITION



Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens

Leig-Einheiten

Bereits 1949/50 ließ die DB 240 Wagen der Bauart Glmhs „Leipzig“/Glms36 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.

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 Beschriftung, Kurzkupplungskinematik für vorbildgerecht engen Abstand zwischen beiden Wagen. Mindestradius 1020 mm, LüP 72,9 cm, Gewicht ca. 3 kg.

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



Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens

PREMIUM EDITION



Einheits-Packwagen Pwi-29

Seit 1923 fertigte die Deutsche Reichsbahn Einheits-Gepäckwagen als Ersatz für veraltete Länderbahnfahrzeuge. Dabei wurden die Einheits-Baugrundsätze eingehalten, um Lagerhaltungs- und Instandhaltungskosten zu optimieren. Im Jahre 1928 wurde die Konstruktion der Personenzug-Gepäckwagen auf Austauschbauart umgestellt. Diese sah unter anderem die Verwendung von DIN-Normen, die Vereinheitlichung der Bauteile und die Durchführung des unbedingten Austausches ohne Nacharbeitung von Passteilen vor. Aufgebaut auf dem Einheits-Fahrgestell, wurde der Wagenkasten aus Säulen und Dachspriegeln aus Metall aufgebaut und Verkleidungsbleche 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 Einstiegtüren 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 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.

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



PREMIUM EDITION





PwPost4ü-28

Die Fahrzeugbauprogramme der Jahre 1928 und 1929 sahen die Beschaffung von 20 4-achsigen Einheits-Post- und Gepäckwagen vor. Gebaut wurden diese Wagen in zwei Serien zu je zehn Stück in Ganzstahlbauart. Sie hatten eine Länge über Puffer von 22,47 m. Im Inneren waren Post und Gepäck der Bahn voneinander getrennt. Beiden stand pro Wagen eine Ladefläche von ca. 18 m² zur Verfügung. Dieser kombinierte Pack-Postwagen ist die ideale Ergänzung für unsere D36-Schnellzugwagen sowie für nahezu alle 4-achsigen Reisezugwagen von Epoche II bis IV.



MODELL: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing mit original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KM1- oder Klauenkupplungen. Federpuffer, kinematische Kurzkupplung, kugelgelagerte und gefederte Achsen, detaillierte Inneneinrichtung, komplette Detaillierung des Wagenunterbodens, Innenbeleuchtung inklusive Funktionsdecoder, bewegliche Schiebetüren, bewegliche und verschließbare Faltenbälge, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder. LÜP 70 cm, Gewicht ca. 2 kg, Mindestradius 1020 mm. Dieser Wagen passt ideal zu allen 4-achsigen Reisezugwagen, insbesondere zu unseren D36-Schnellzugwagen. Ideal: Packwagen und Postwagen in einem spart Platz und Geld auf ihrer Anlage. **Erhältlich in fünf Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 202821 bis 202825 (NEM-Radsätze) bzw. 212821 bis 212825 (Finescale).**

PREMIUM EDITION



Foto: EK-Verlag, Freiburg

Einheits-Abteilwagen 1921 b

Als 1920 die Reichsbahn gegründet wurde, übernahm sie einen sehr vielfältigen Wagenpark der verschiedenen Länderbahnverwaltungen. Um die Kosten für Instandhaltungsmaßnahmen in Grenzen zu halten, legte der neu gegründete Ein-

heits-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 Jahr-

zehnte 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.

Erhältlich in sechs Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 202101 bis 202106 (NEM-Radsätze) bzw. 212101 bis 212106 (Finescale).

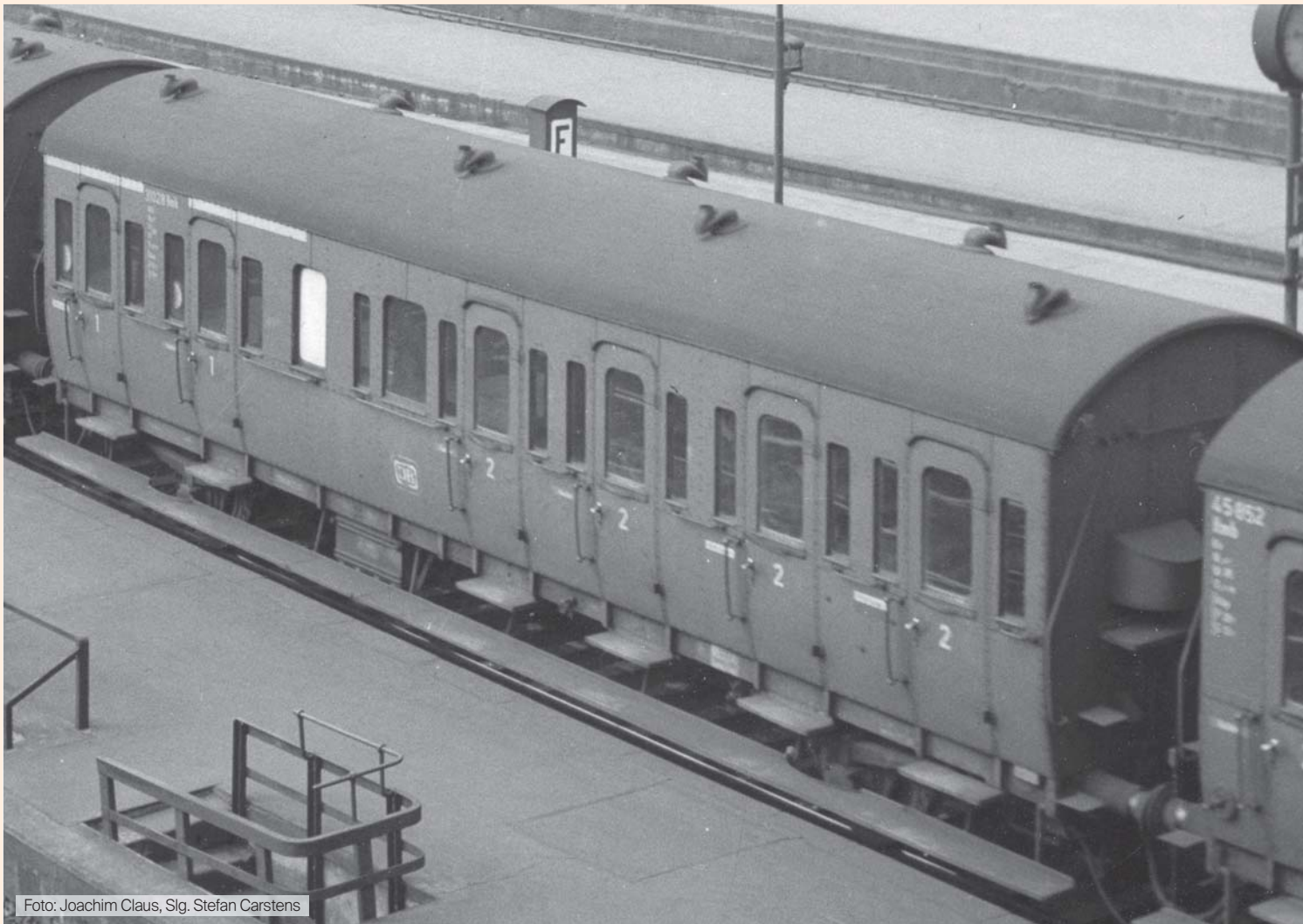


Foto: Joachim Claus, Slg. Stefan Carstens

PREMIUM EDITION



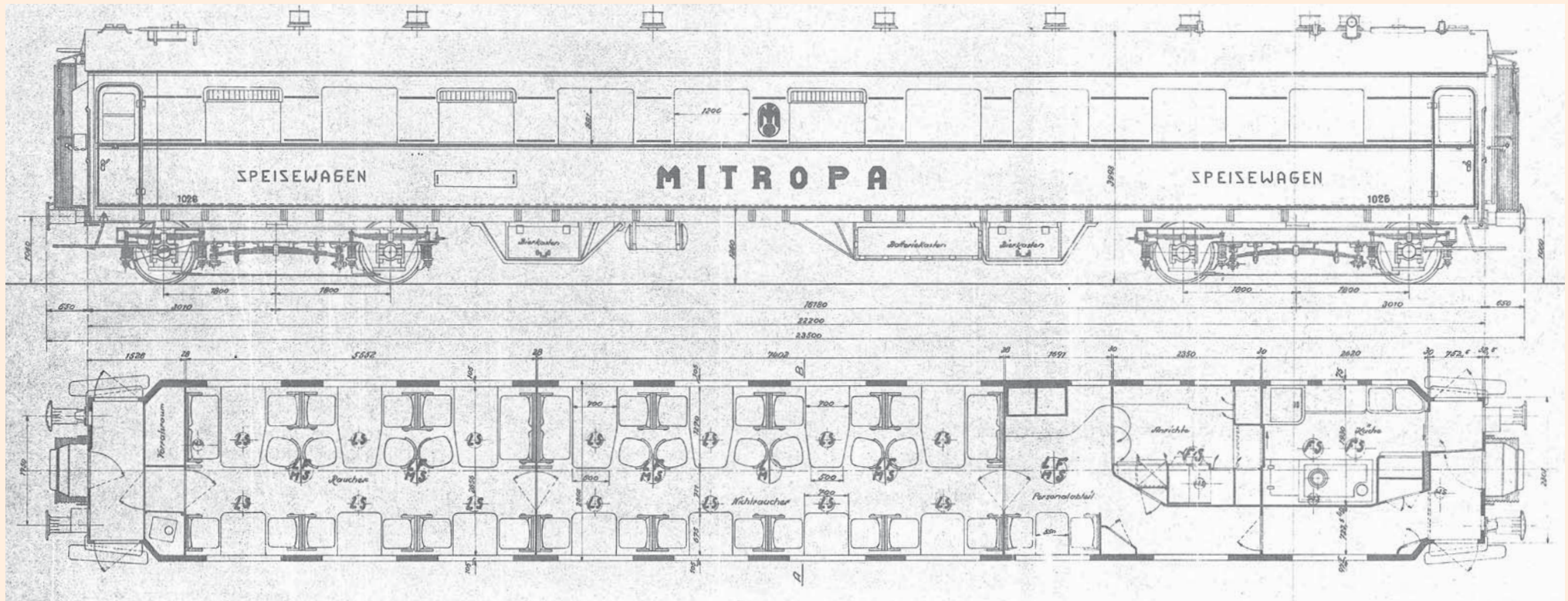
Speisewagen WRü-28

Für das damals neue Fernschnellzug-Netz der Deutschen Reichsbahn ließ die MITROPA bei den Linke-Hofmann-Werken in Breslau, den Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken (Westwaggon) in Köln-Deutz, bei der Waggon- und Maschinenbau AG (WUMAG) in Görlitz und bei Wegmann in Kassel von 1928 bis 1930 insgesamt 75 genietete Speisewagen WR4üe-28 bauen. 1934/35 folgten zwölf Wagen in gleichen Abmessungen, nun jedoch in geschweißter Bauweise. Die Wagen der ersten Lieferserien liefen auf Drehgestellen der Bauart Görlitz II schwer; die Kücheneinrichtung wurde in Anlehnung an die damals neuen Rheingold-Speisewagen konzipiert. In den ersten Nachkriegs-

jahren 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]⁵¹ und UIC-Nummern, sie 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.

Erhältlich in vier Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 202831 bis 202834 (NEM-Radsätze) bzw. 212831 bis 212834 (Finescale).



PREMIUM EDITION



Archiv Michael Meinhold

Schnellzugwagen D 28

Bereits 1926 beschaffte die Deutsche Reichsbahn die ersten Schnellzugwagen in Ganzstahlbauart. Diese Wagen fanden jedoch keine weite Verbreitung. In Zusammenarbeit zwischen dem Reichsbahn-Zentralamt und den Linke-Hofmann-Werken in Breslau (LHW) entstanden aus ihnen die genieteten Ganzstahlwagen der Bauart 1928, die sich äußerlich insbesondere in der Form der Einstiegsräume mit zurückversetzten Türen – anstelle von schräg zulaufenden Enden – von den Vorgängern unterschieden. Anfangs umfasste das Fahrzeugprogramm zwei Bauarten: AB4ü-28 und C4ü-28, bereits ein Jahr später kamen die nach den gleichen Grundsätzen gebauten ABC4ü-29 hinzu. Von allen drei Bauarten zusammen beschaffte die Deutsche Reichsbahn zwischen 1928 und 1930 annähernd 700 Wagen, davon allein 320 C4ü. An den Lieferungen be-

teiligten sich neben LHW auch Credé sowie Wegmann in Kassel, an den ABC4ü darüber hinaus die Waggonfabrik Wismar und MAN in Nürnberg. Ein Großteil der Wagen kam nach 1949 zur DB, die anfangs knapp 40 AB-Wagen für das 1951 eingerichtete blaue F-Zug-Netz herrichtete. Mit der Klassenreform 1956 wurden die ehemaligen AB4ü-28 zu A4ü, die C4ü-28 zu B4ü und die ehemals dreiklassigen ABC4ü-29 zu nun zweiklassigen AB4ü. Bereits in den 60er-Jahren begann man damit auch ehemalige 1. Klasse-Wagen abzustufen, da sie den gestiegenen Komfortansprüchen nicht mehr gerecht wurden und inzwischen genügend Schnellzugwagen der Nachkriegsbauarten zur Verfügung standen. Dennoch erlebten alle Typen, noch die Umzeichnung in die UIC-Bauart-Bezeichnung und waren vereinzelt sogar bis in die 80er-Jahre im Einsatz.

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. 67,8 cm, Gewicht ca. 3 kg, Mindestradius 1020 mm. Diese Wagen passen ideal zu unserem Speisewagen WR4ü-28 und unserem Pack-Postwagen PwPost4ü-28 und bilden so einen kompletten Zug!
Erhältlich in 18 Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 202841 bis 202858 (NEM) bzw. 212841 bis 212858 (Finescale).



PREMIUM EDITION



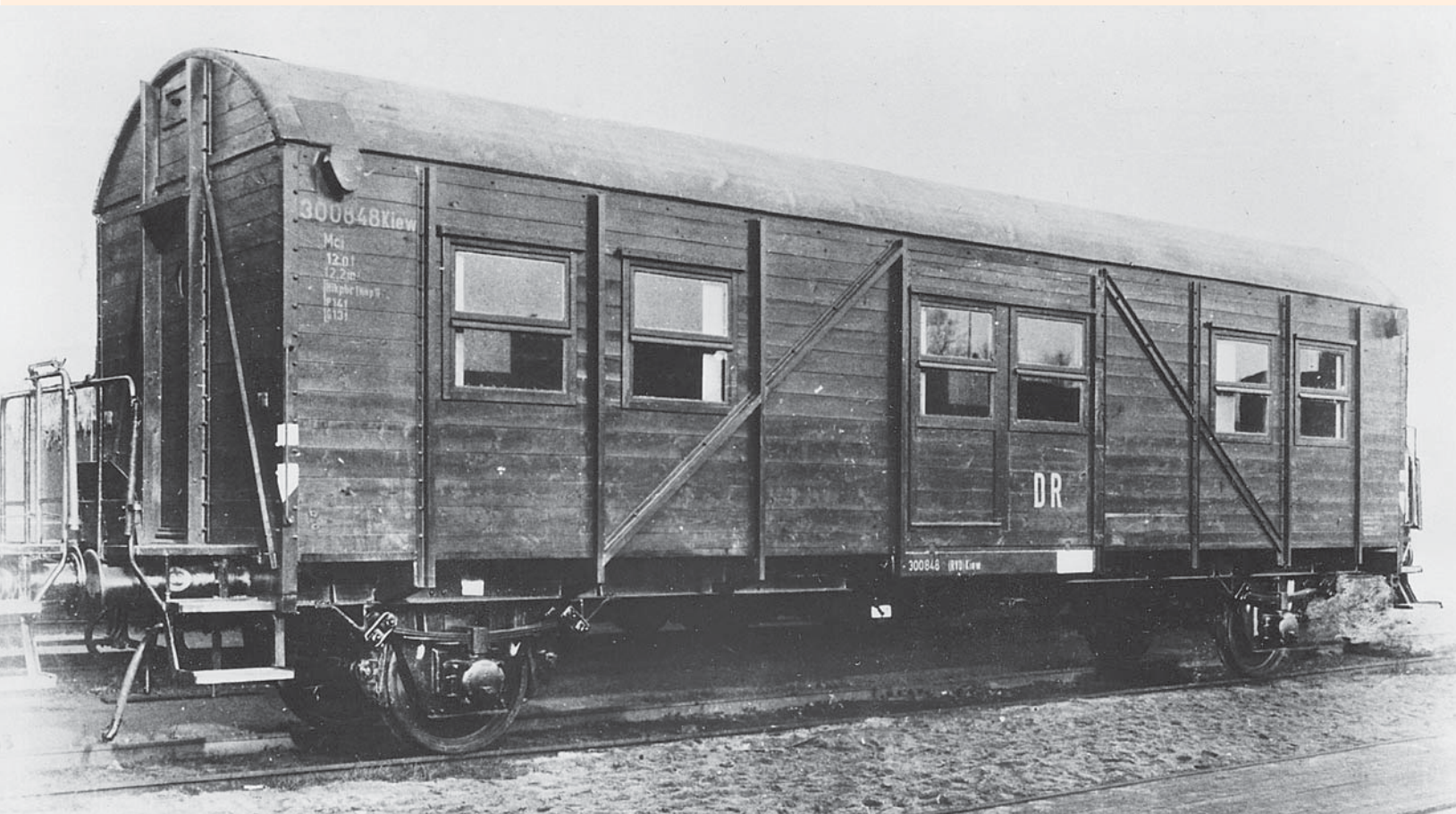
MCI

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 Entladetrichern für den Getreide-

transport 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 Bauart-

bezeichnung 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)z³³⁰ 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, detaillierte Wageneinrichtung, Innenbeleuchtung, original Schraubkupplungen, austauschbar gegen KMI Doppelhakenkupplung oder Klauenkupplungen, vorbildgerecht beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte Beschriftung. Mindeststrahlradius 1020 mm, LüP 37,5 cm, Gewicht ca. 1,6 kg. **Erhältlich in acht Versionen, jeweils mit mehreren Beschriftungsvarianten, siehe Preisliste, Art.-Nr. 204301 bis 204308 (NEM-Radsätze) bzw. 214301 bis 214308 (Finescale).**

PREMIUM EDITION



Baureihe 99⁶⁴-71

Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft ordnete diese fünffach gekuppelte Schmalspurlokomotive ab 1925 den Baureihen 99⁶⁴ und 99⁶⁵ zu. Die 99650 und die 99651 kamen erst nach Stuttgart und wurden dann an die Bottwartalbahn übergeben, wo sie 1969 ausgemustert wurden. Zwischen 1923 und 1927 wurden die Lokomotiven nachgefertigt. Sie unterschieden sich kaum von ihren Vorgängern, äußerlich zu erkennen waren sie an dem flacheren Dampfdom. 1960 erhielten die VLk bei einer Großteilerneuerung einen neuen Kessel und teilweise Wasser- und Kohlekästen in Schweißkonstruktion.

Diese Schmalspurlok ist eine Heißdampflokomotive, bei der die erste, dritte und fünfte Achse zur Seite beweglich gelagert waren, um ihr das Fahren in engen Kurven der Schmalspurstrecken zu ermöglichen. Der Antrieb lag auf der ersten und der vierten Achse, beim Neubau wurde dieser auf die dritte Achse gelegt. Die letzte ausgemusterte VLk 99651 steht heute als Denkmal in Steinheim an der Muhr, diese ist auch die einzige Schmalspurlok, die in der Epoche IV ein Computerschild getragen hat.



Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, ESU LokSound XL 4.0 Decoder mit KM1-HQ-Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit Zylinderdampf, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung, Warmlicht-Leuchtdioden, funktionsfähige Wasserkastendeckel, funktionsfähige Führerstandstüren, Rauchkammertüre mit funktionsfähigen Vorreibern, Mittelpufferkupplung, rollfähiges Getriebe, brünierte Steuerung, Radreifen aus Edelstahl, epochengerechte Detaillierung, Lackierung und Beschriftung, Mindestradius 815 mm, LÜP ca. 28 cm, Gewicht ca. 2,2 kg.

Erhältlich in sieben Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 109921 bis 109927 (NEM-Radsätze) bzw. 119921 bis 119927 (Finescale).





PREMIUM EDITION



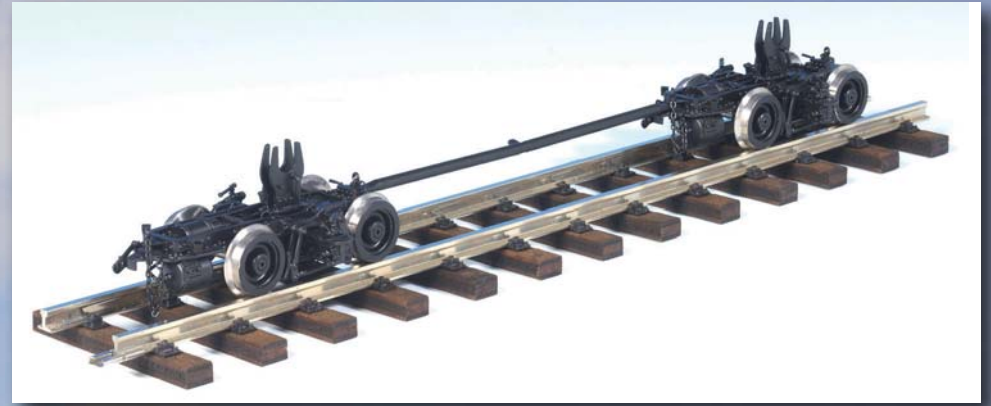
Baureihe 99⁶³ / württ. TSSD

Die Titeldame von Eisenbahnromantik – jeder kennt sie, jeder liebt sie – die württembergische TSSD alias Baureihe 99⁶³ von 1899 bis 1969 war sie unterwegs. Eine Lebensdauer, die von nahezu keiner anderen Länderbahnlok erreicht wurde. Die württembergische TSSD wurde als Schmalspurdampflok für 750 mm Spurweite mit der Bauart Mallet ausgeführt. Bei dieser Bauart handelt es sich um eine Verbundbauart, die Hochdruckzylinder sind hierbei am hinteren Rahmen, die Niederdruckzylinder am vorderen Rahmen angebracht. Dieser ist wegen der Vorgabe der guten Bogenläufigkeit als Gelenkrahmen ausgeführt. Die Maschinenfabrik Esslingen lieferte zwischen 1899 und 1913 insgesamt neun Maschinen mit den Bahnnummern 41 bis 49 und wurde als Baureihe 99631 bis 99639 in den 1920er Jahren bei der Deutschen Reichsbahn eingliedert. Die beiden letzten Maschinen, 99633 und 99637, liefen auf der Federseebahn zwischen Schussenried und Riedlingen sowie dem allseits bekannten „Öchsle“ zwischen Biberach und Ochsenhausen. Die 99633 wurde nach ihrer Ausmusterung auf der Jagstalbahn Möckmühl-Dörzbach und auf dem „Öchsle“ eingesetzt. Dort steht sie heute im Lokschuppen in Ochsenhausen und wartet auf ihre betriebsfähige Aufarbeitung. Freuen Sie sich auf ein Premium-Modell der Spitzenklasse – die württembergische TSSD. Und dies in der Spur 1e – die platzsparende Spur in der Königsklasse.



Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, funktionsfähige Nachbildung der Mallet-Triebwerke, Maxon Glockenankermotor, Sounddecoder neuester Generation mit KM1 HQ-Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung, Warmlicht LEDs, funktionsfähige Wasserkastendeckel, funktionsfähige Führerstandstüren, Rauchkammertüre mit funktionsfähigen Vorreibern, Mittelpufferkupplung, rollfähiges Getriebe, brünierte Steuerung, Radreifen aus Edelstahl, LüP ca. 26 cm, Mindestradius 815 mm, Gewicht ca. 2,2 kg.
Erhältlich in fünf Versionen, siehe Preisliste, Art.-Nr. 109901 bis 109905 (NEM-Radsätze) bzw. 119901 bis 119905 (Finescale).

PREMIUM EDITION



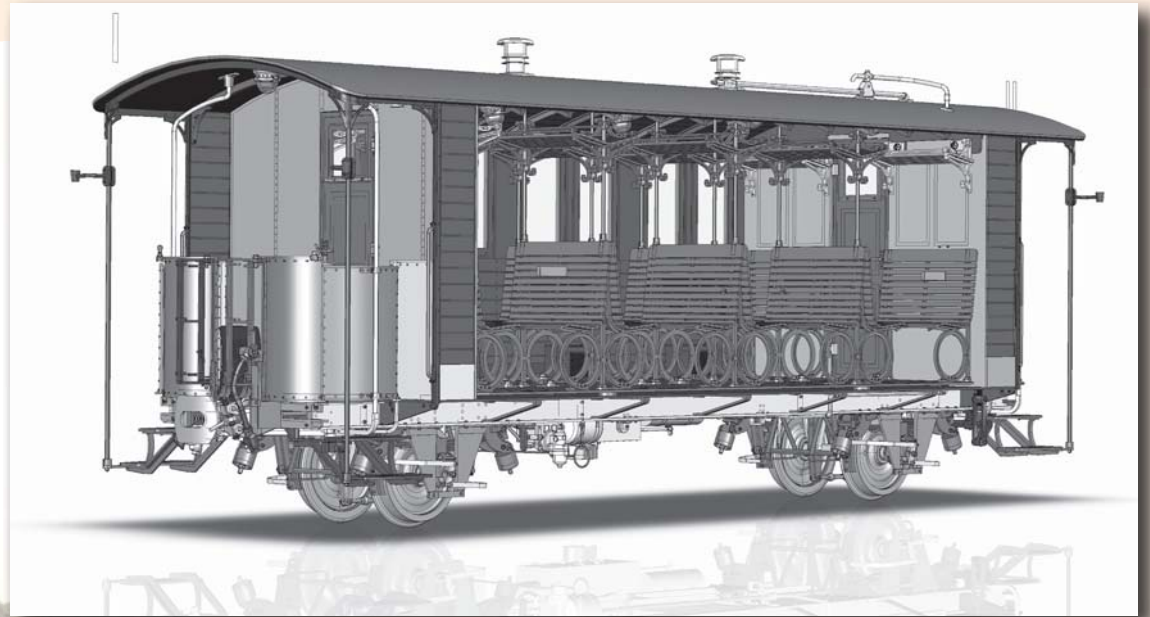
Rollböcke

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



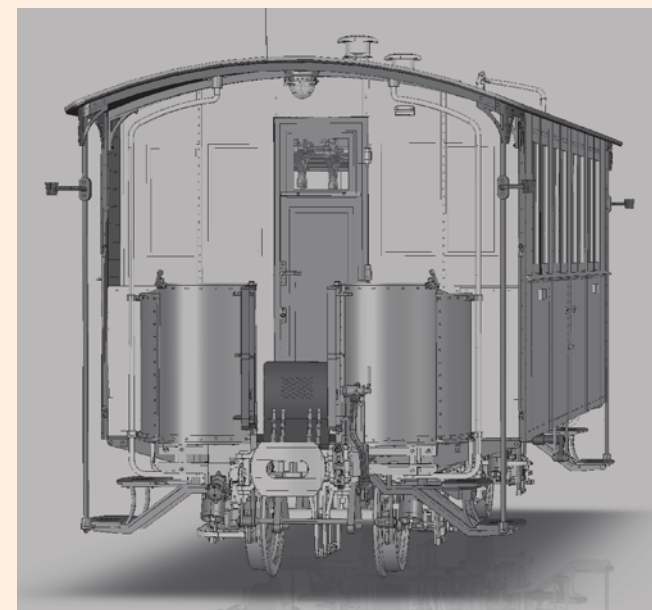
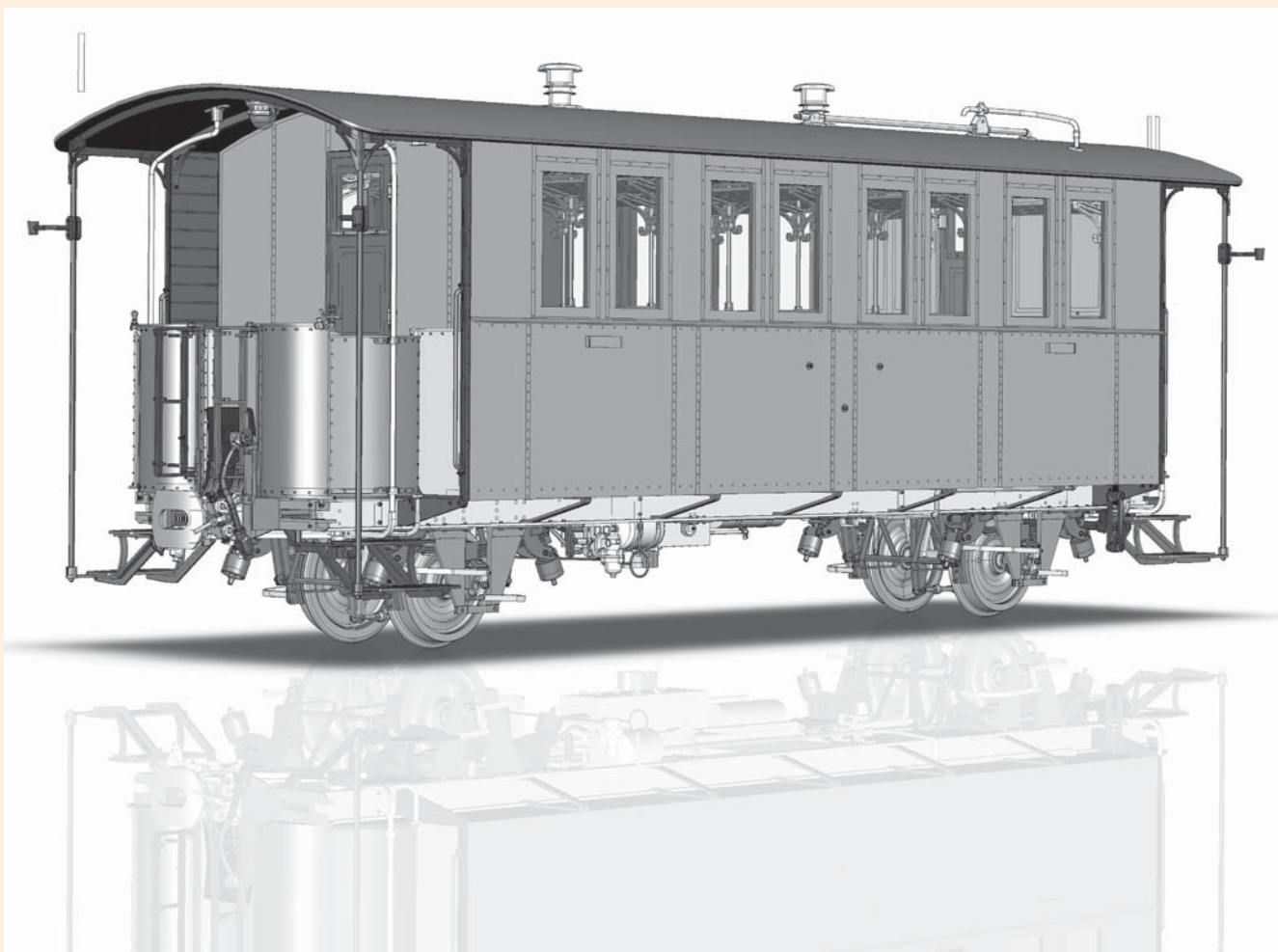
Modell: Handgefertigtes Messingmodell, Radreifen aus Edelstahl, nachgebildete Druckluftbremsanlage, wechselbare Achsaufnahme (vorbildgerecht symmetrisch und asymmetrisch für Betrieb mit einer Rollbockgrube), Mindestradius 815 mm. Lieferumfang: 2 Rollböcke und eine Kupplungsstange.
Art.-Nr. 209901 (NEM-Radsätze)
 bzw. 219901 (Finescale)

PREMIUM EDITION



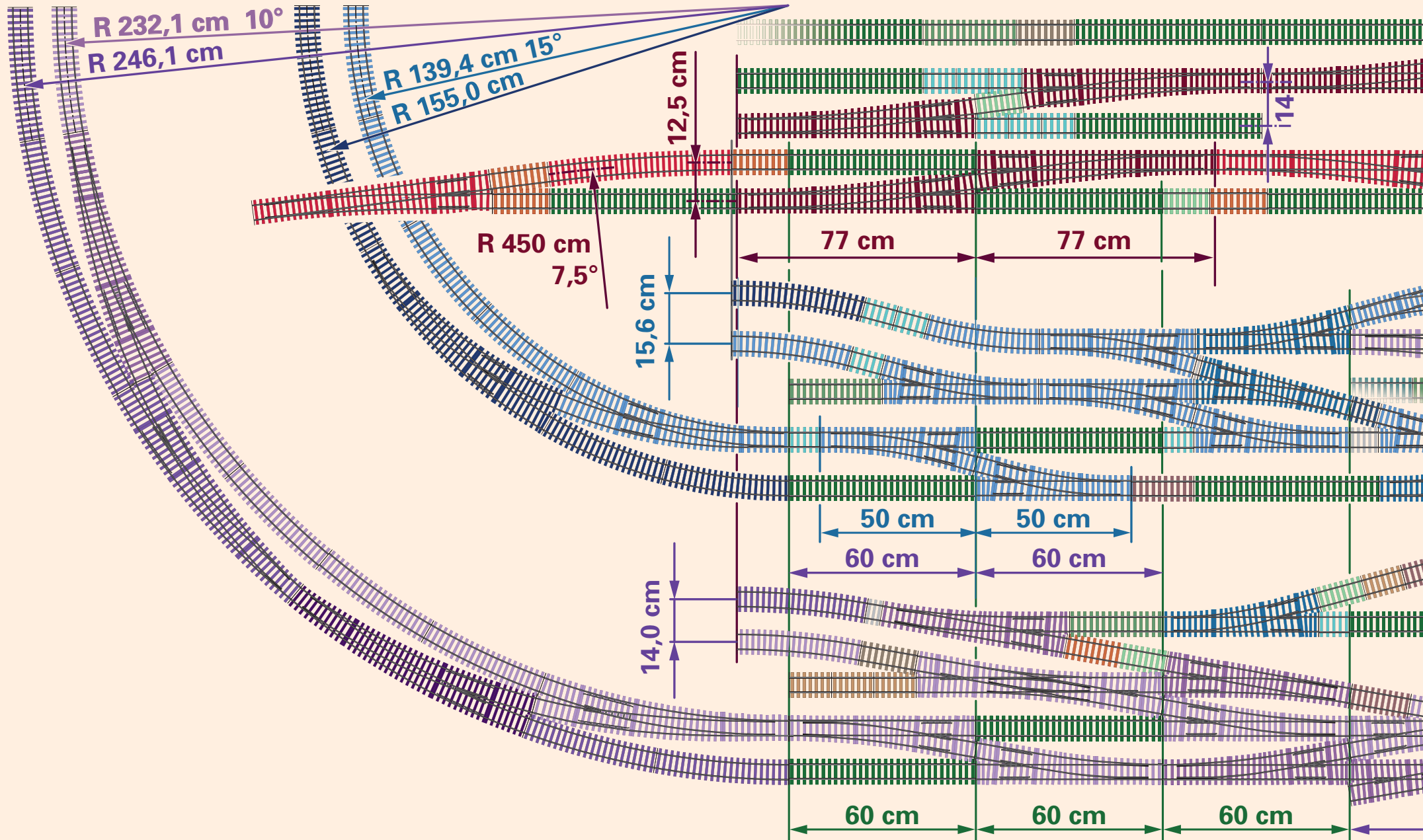
Schmalspur Personen- und Packwagen

Die zweiachsigen Personen- (Kbi94 und Kbi11) und Packwagen (KDPosti94) waren mit ihrem kurzen Radstand ideal für die kurvenreichen Schmalspurstrecken. Die Personenwagen waren aus Holz aufgebaut mit einer Außenhülle aus Blech. Sie waren von Epoche I bis IV im Einsatz. Die kombinierten Post/Packwagen fuhren praktisch in jedem Zug mit, waren diese doch die einzigen Wagen mit WC. Ab der Epoche IV fanden sich in den Zügen keine Personenwagen mehr. Diese Wagen sind eine wunderbare Kombination zu unserer württembergischen Tssd und zur Vlk.



Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell, detaillierte Inneneinrichtung, komplett detaillierte Bremsanlage und Wagenunterboden, vorbildgerechte Beschriftung, digitale Innenbeleuchtung mit Decoder und Energiespeicher für einen flackerfreien Lauf, Schraubkupplung gegen Klauenkupplungen tauschbar, Federpuffer, bewegliche Trittbleche an Bühnen. Packwagen: bewegliche Rolltüren, beidseitig profilierte Räder. LüP ca 26,3 cm, Gewicht ca 0,6 kg, Mindestradius: 815 mm.

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



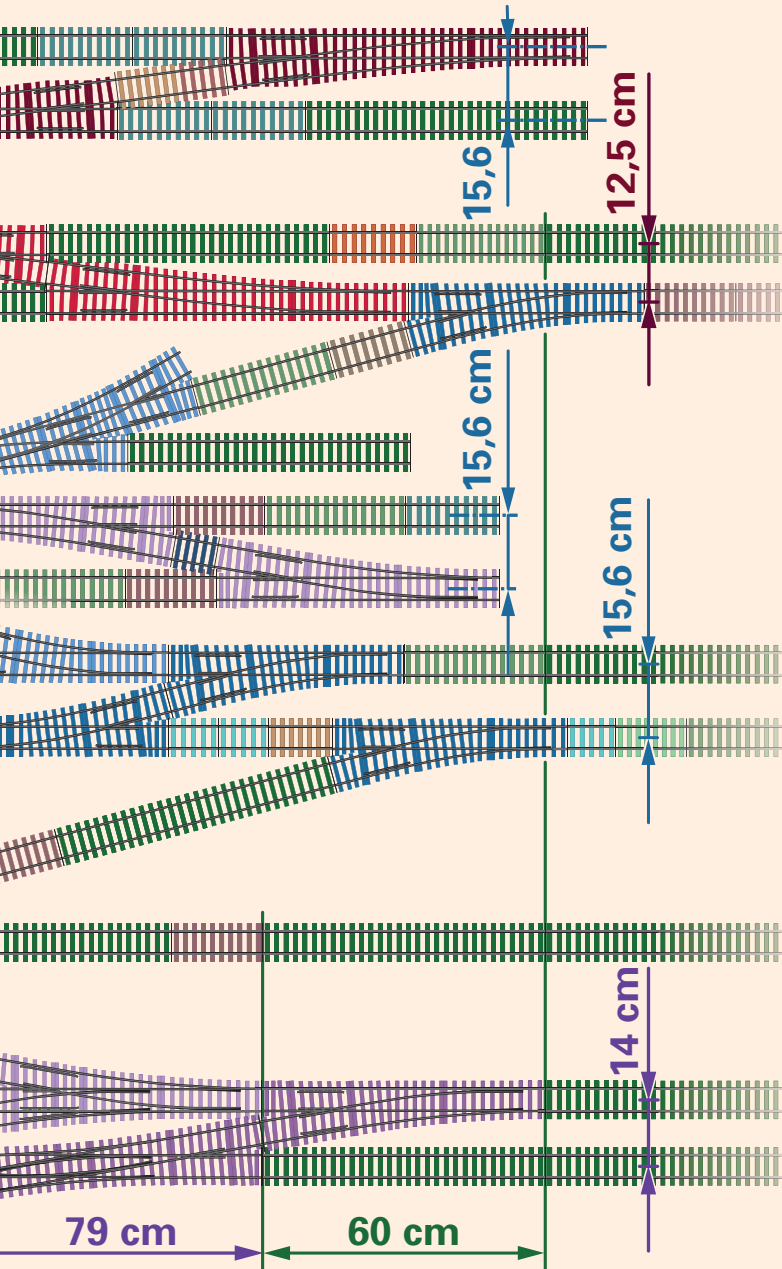
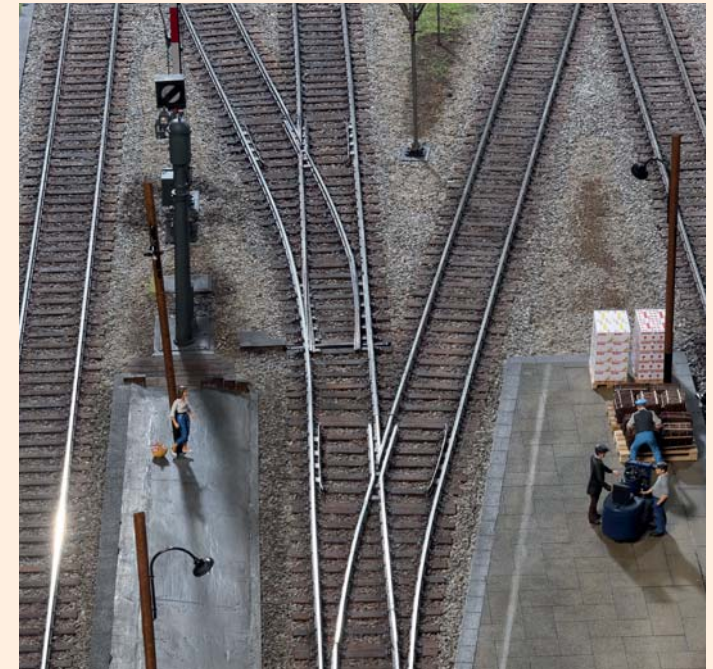
Wie auf Schienen....

Unser Gleissystem ist als Echtholzgleis, als Kunststoffgleis in Holzoptik und als Kunststoffgleis in Stahloptik erhältlich

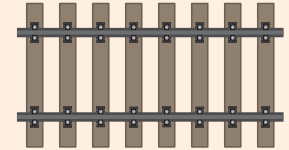
Das Sortiment an Weichen und Radien wird kontinuierlich ausgebaut. Scheuen Sie sich nicht, auch nach individuellen Lösungen zu fragen. Wir beraten Sie gerne und unverbindlich.

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

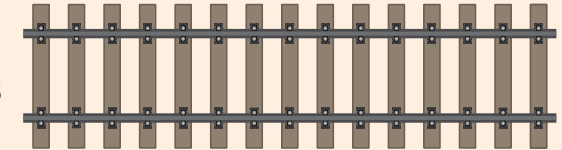
Da unsere Schwellen aus Holz sind und Holz ein Naturmaterial ist, sind Farbabweichungen möglich.



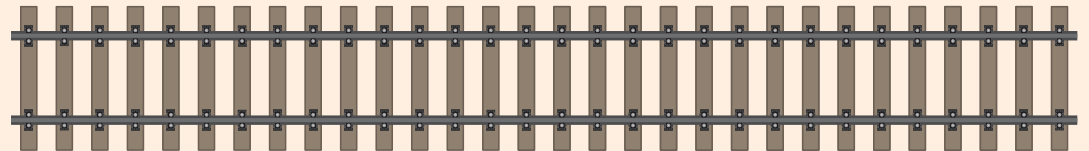
Gleis gerade
150 mm, 300106



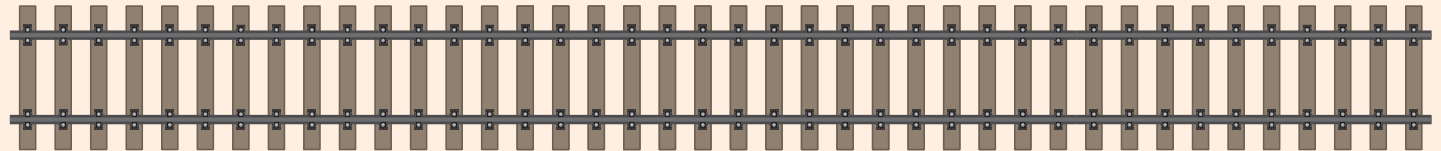
Gleis gerade
300 mm, 300105



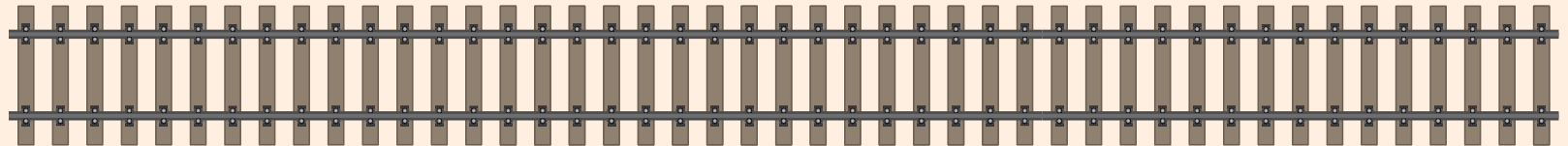
Gleis gerade
600 mm, 300104



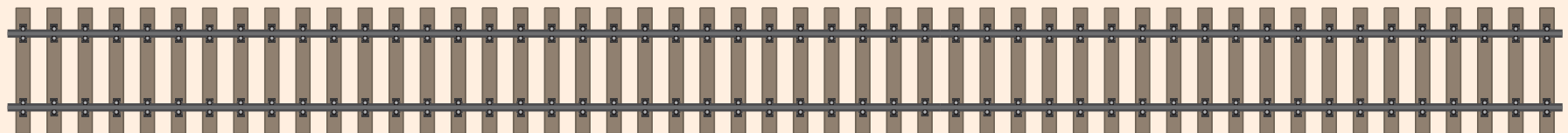
Gleis gerade
800 mm, 300107



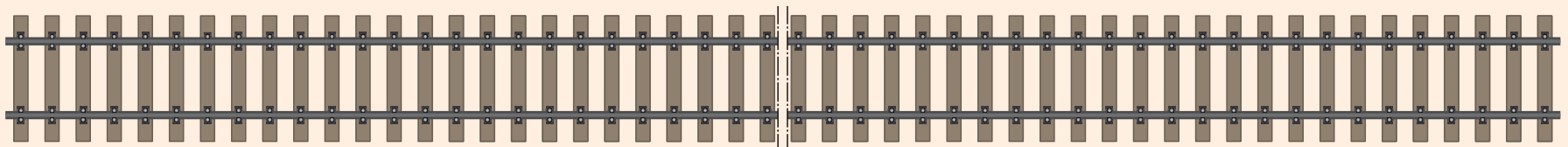
Gleis gerade
900 mm, 300103



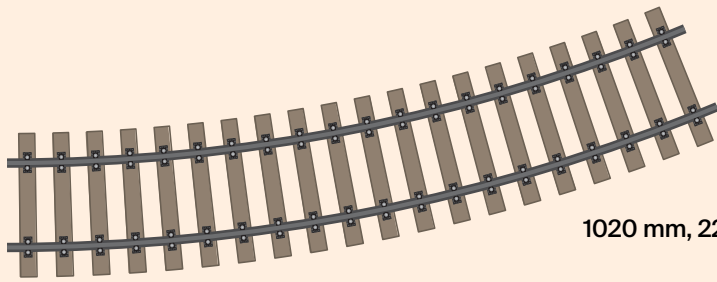
Gleis gerade
1000 mm, 300102



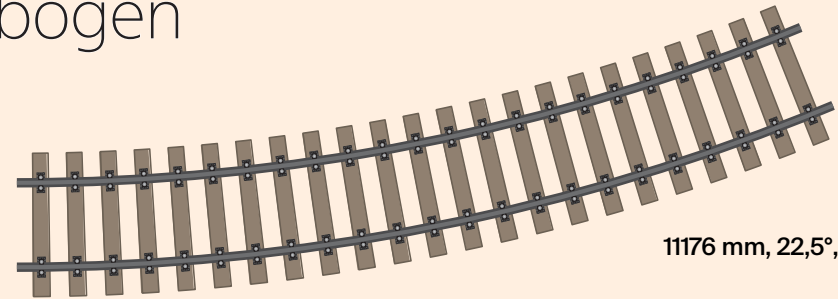
Gleis gerade
3000 mm, 300101



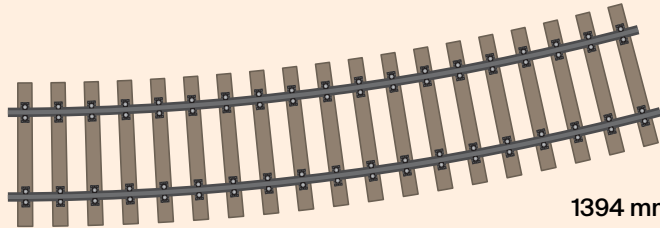
Gleise gebogen



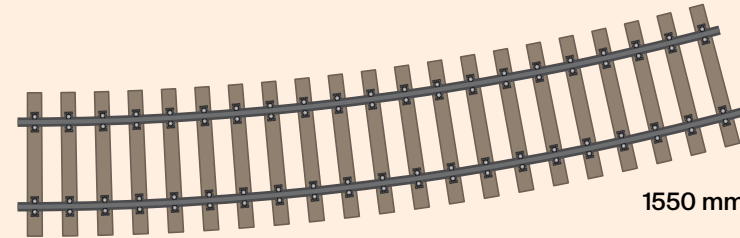
1020 mm, 22,5°, 300201



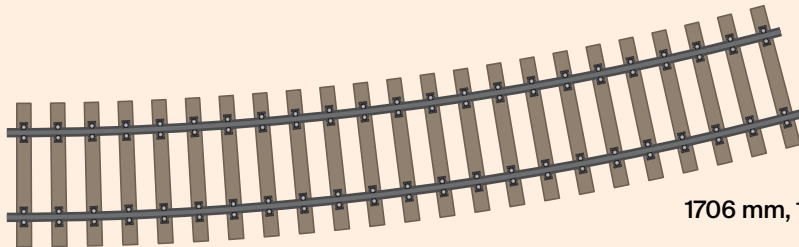
1176 mm, 22,5°, 300202



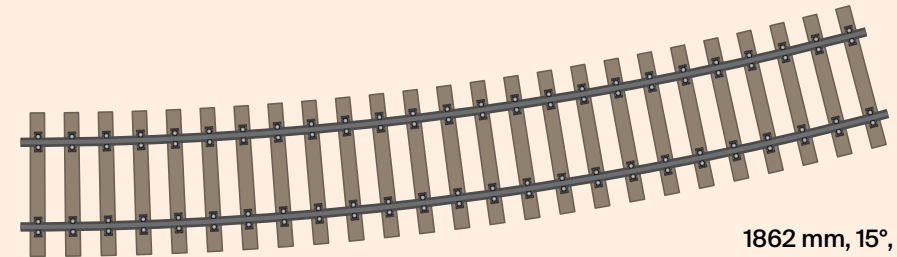
1394 mm, 15°, 300203



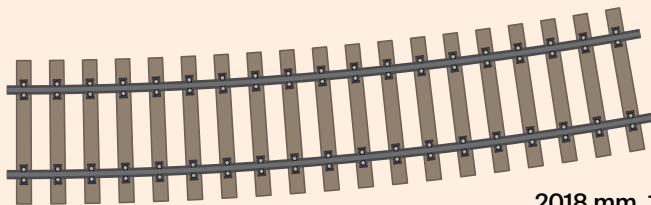
1550 mm, 15°, 300204



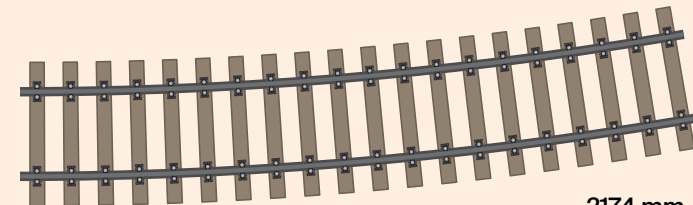
1706 mm, 15°, 300205



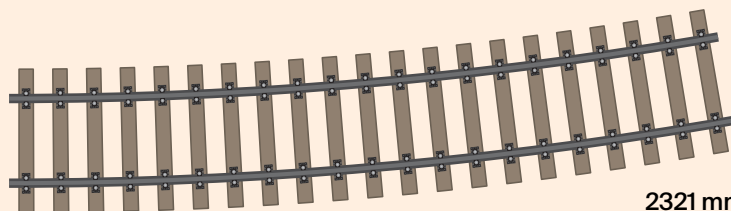
1862 mm, 15°, 300207



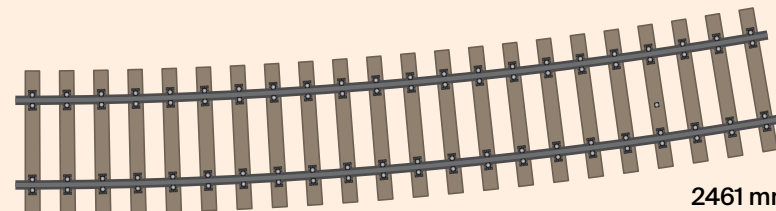
2018 mm, 10°, 300208



2174 mm, 10°, 300209

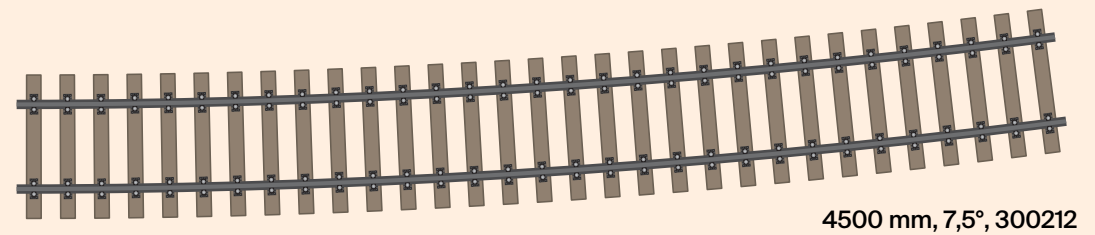
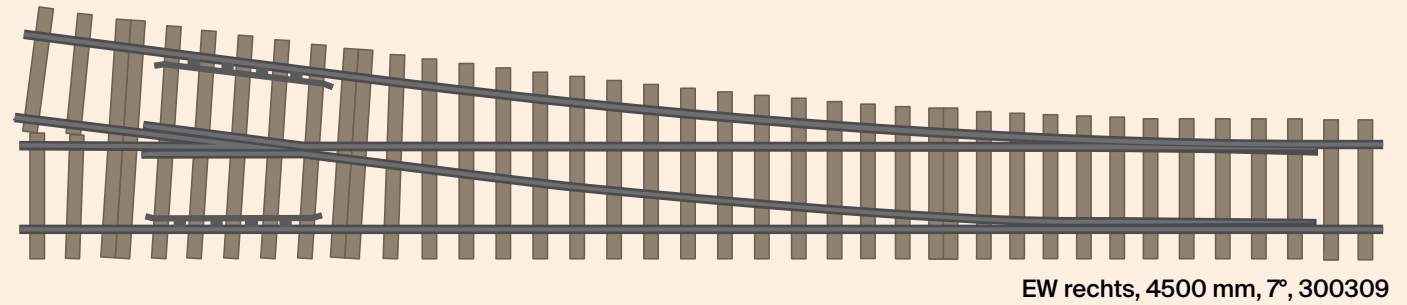
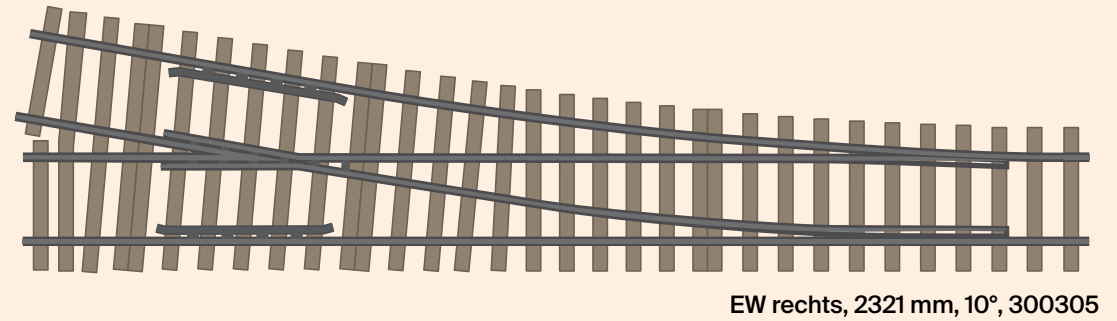
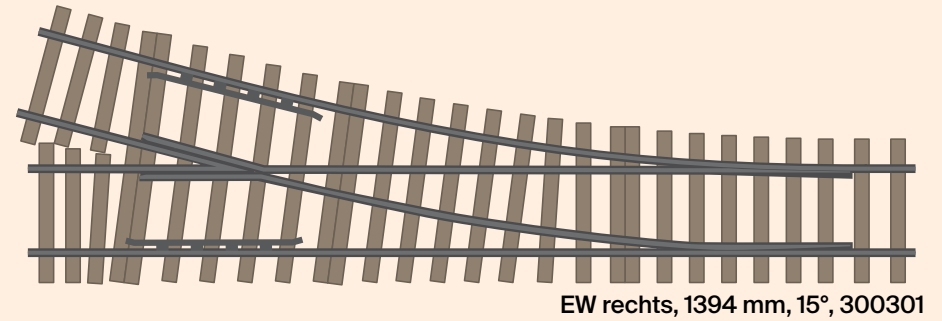
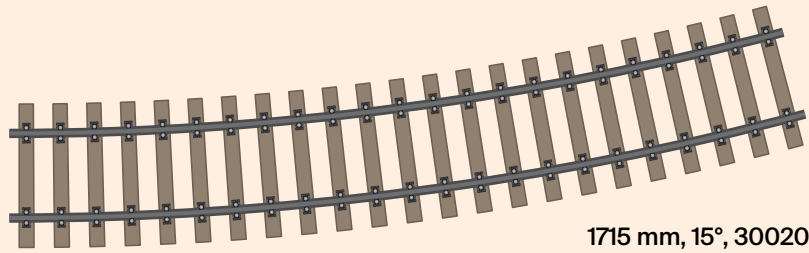


2321 mm, 10°, 300210

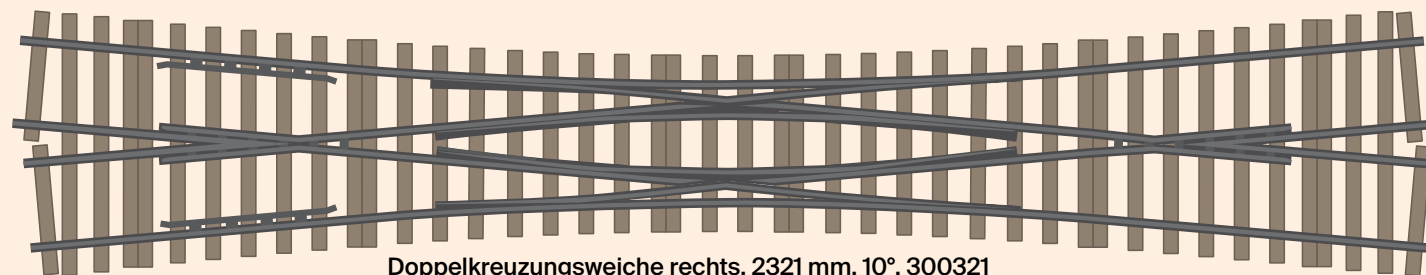


2461 mm, 10°, 300211

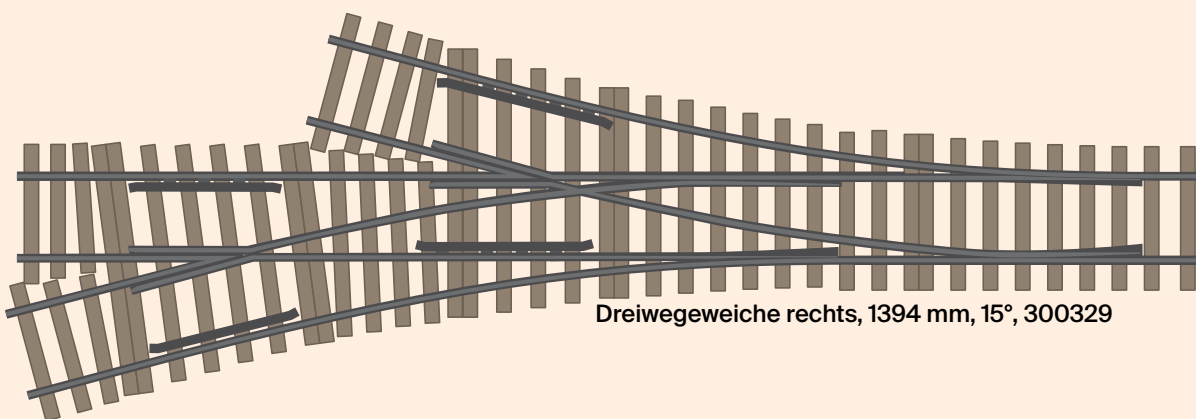
Weichen und Kreuzungen,



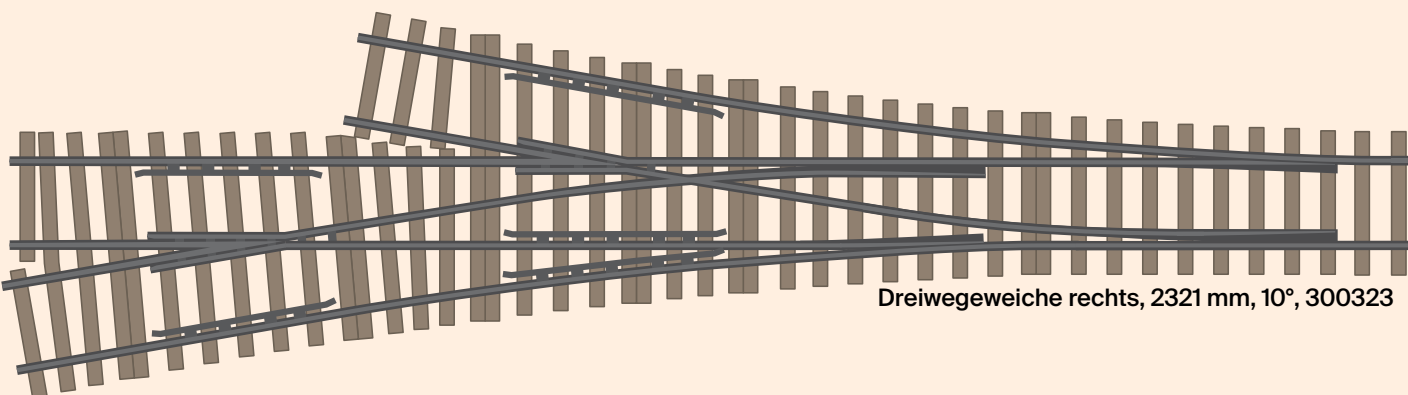
Ausgleichsstücke



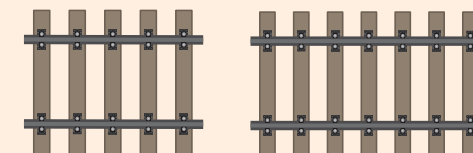
Doppelkreuzungsweiche rechts, 2321 mm, 10°, 300321



Dreiwegeweiche rechts, 1394 mm, 15°, 300329

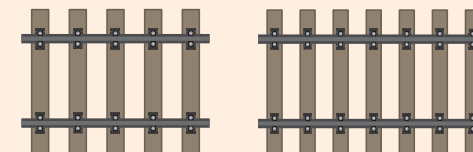


Dreiwegeweiche rechts, 2321 mm, 10°, 300323



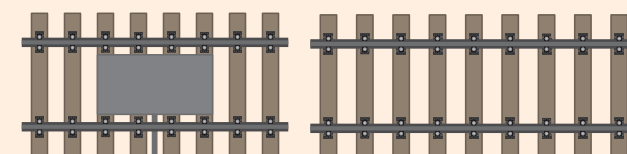
101 mm, 300114

106 mm, 300108



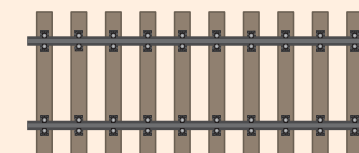
130 mm, 300115

133 mm, 300109

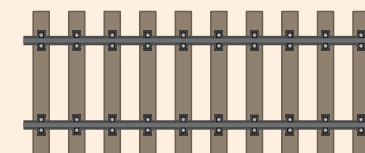


Entkupplungsgleis, 150 mm, 300112

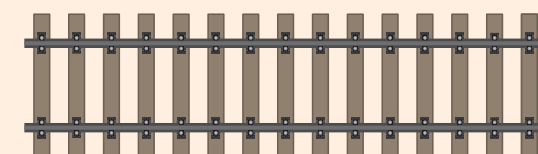
184 mm, 300110



194 mm, 300111

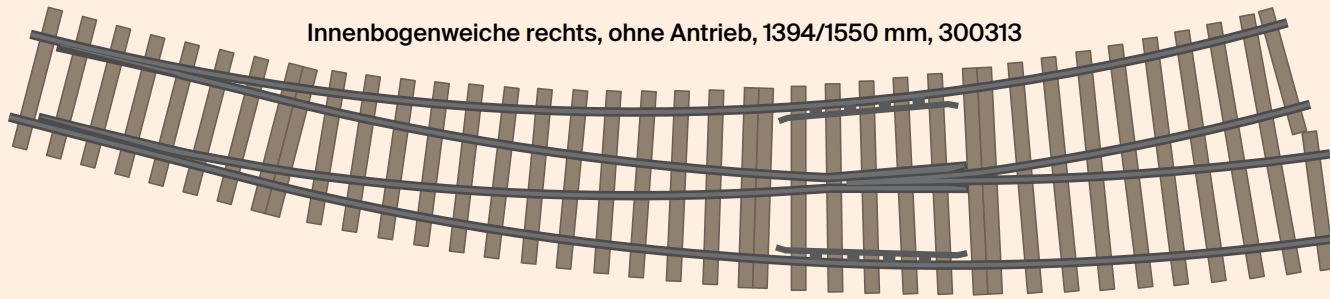


200 mm, 300116

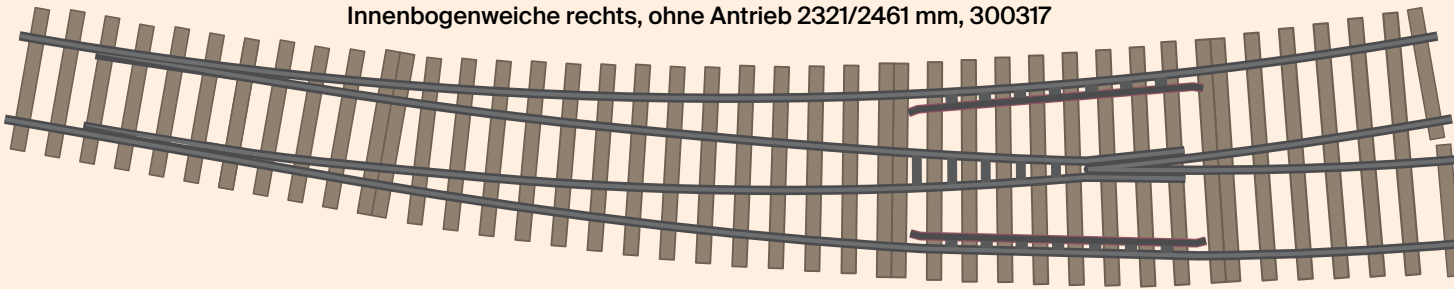


294 mm, 300117

Innenbogenweiche rechts, ohne Antrieb, 1394/1550 mm, 300313



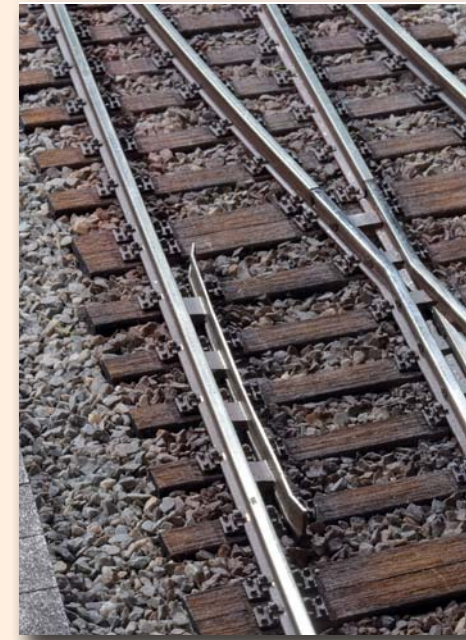
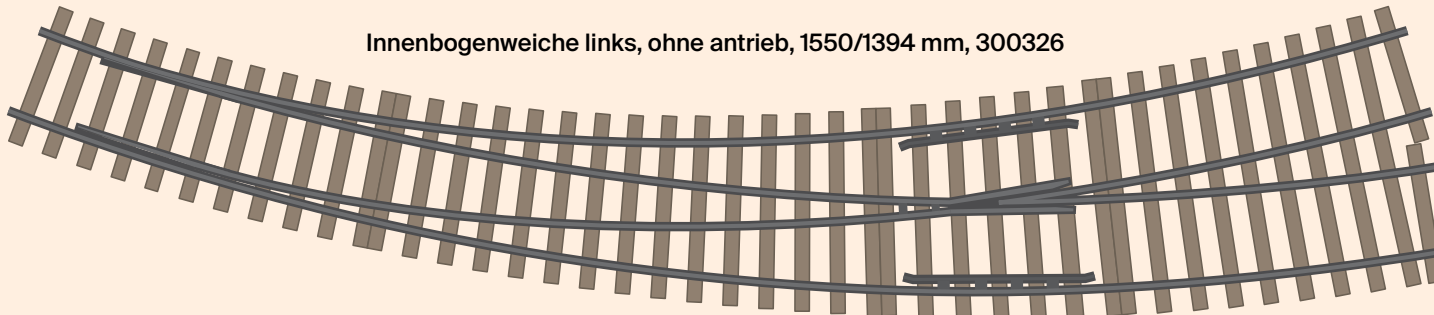
Innenbogenweiche rechts, ohne Antrieb 2321/2461 mm, 300317



Innenbogenweiche links, ohne Antrieb, 2461/2321 mm, 300320

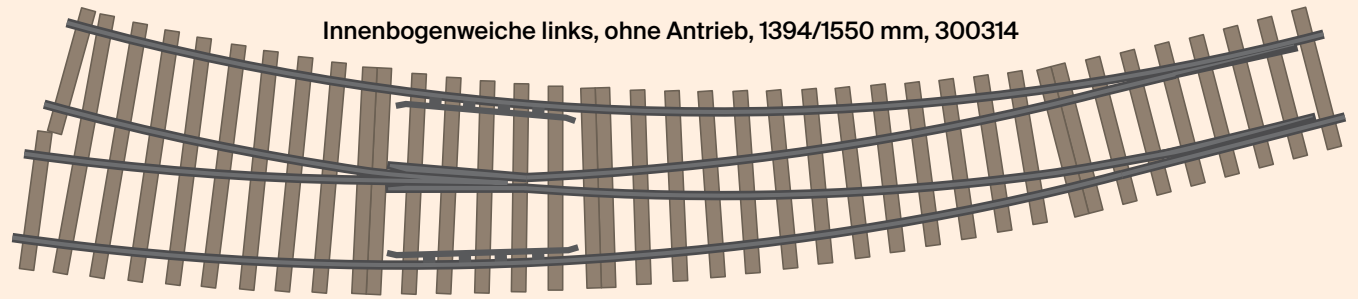


Innenbogenweiche links, ohne antrieb, 1550/1394 mm, 300326

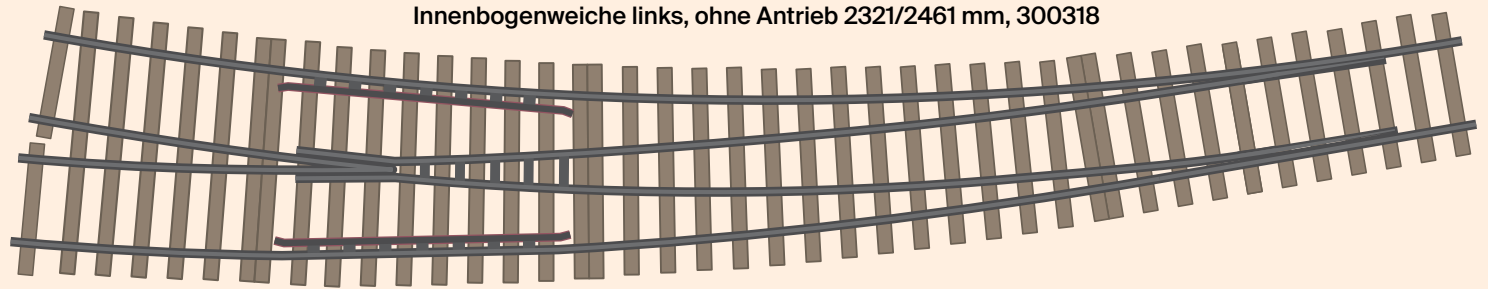




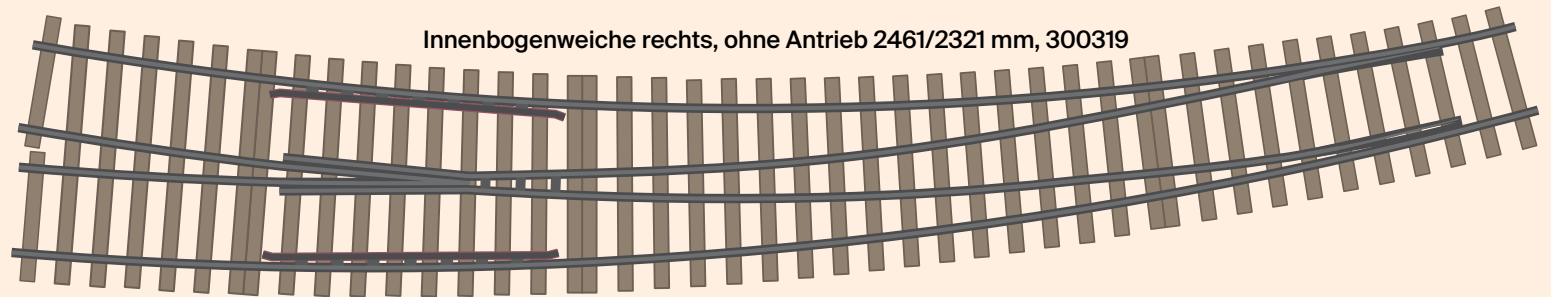
Innenbogenweiche links, ohne Antrieb, 1394/1550 mm, 300314



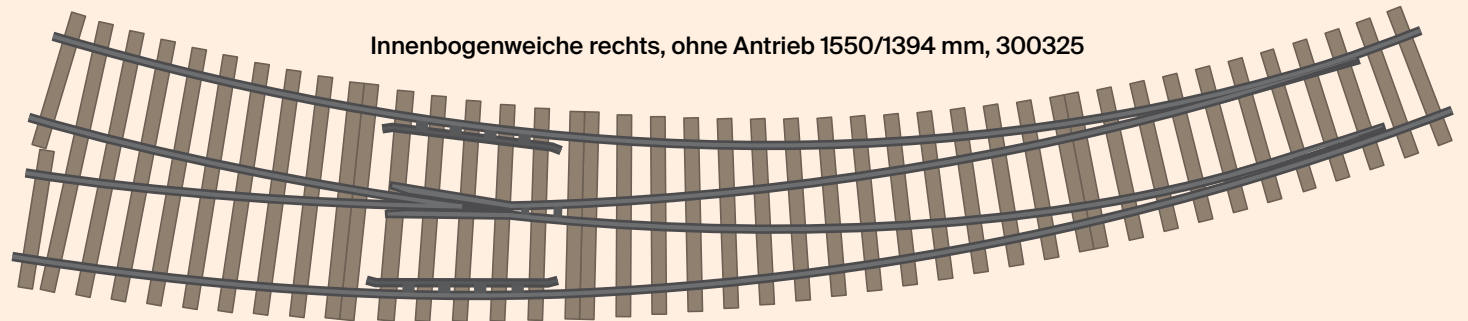
Innenbogenweiche links, ohne Antrieb 2321/2461 mm, 300318

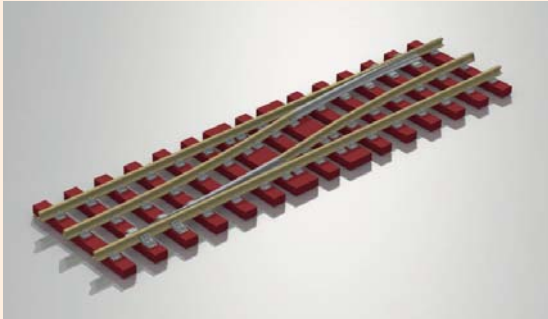


Innenbogenweiche rechts, ohne Antrieb 2461/2321 mm, 300319

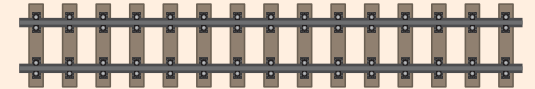


Innenbogenweiche rechts, ohne Antrieb 1550/1394 mm, 300325

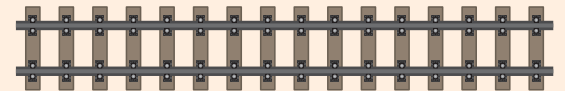




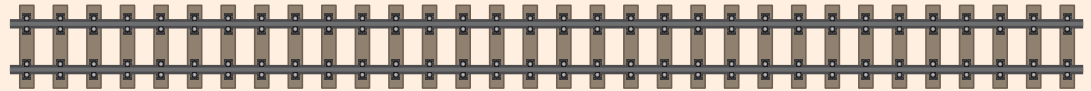
Gleis gerade
280 mm,
300181



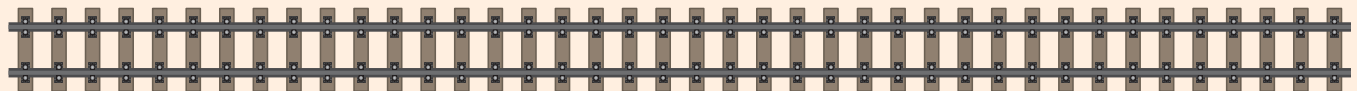
Gleis gerade
300 mm,
300182



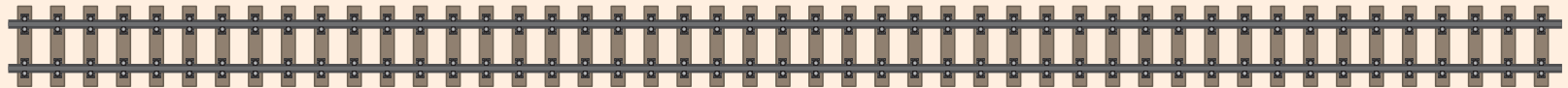
Gleis gerade
600 mm,
300184



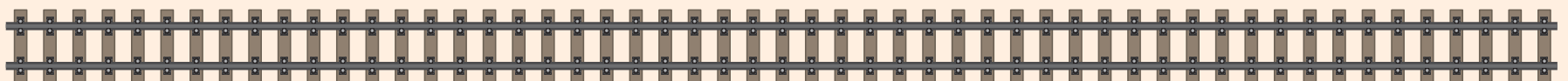
Gleis gerade
750 mm,
300183



Gleis gerade
900 mm,
300185

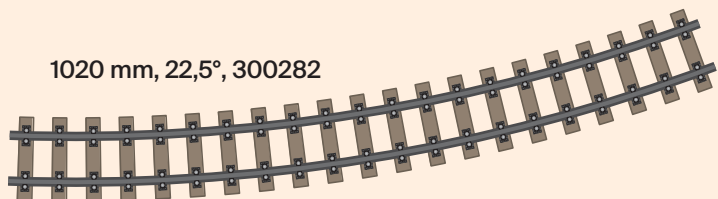


Gleis gerade
1.000 mm,
300186

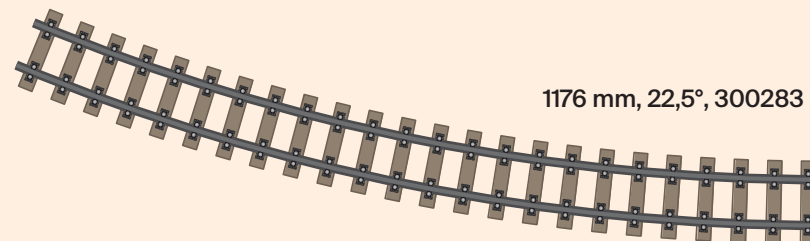


Schmalspurgleise gebogen

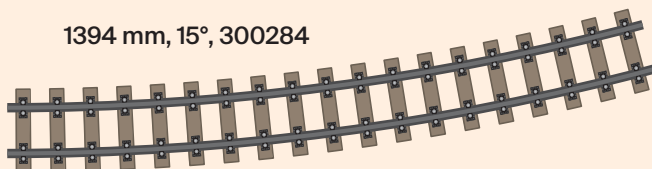
1020 mm, 22,5°, 300282



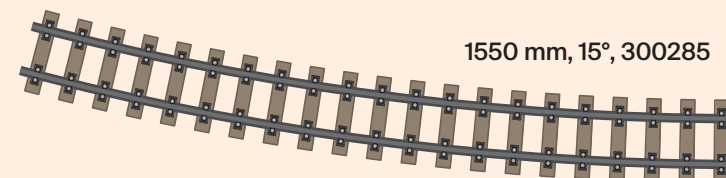
1176 mm, 22,5°, 300283



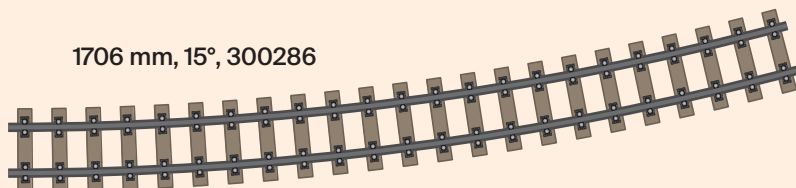
1394 mm, 15°, 300284



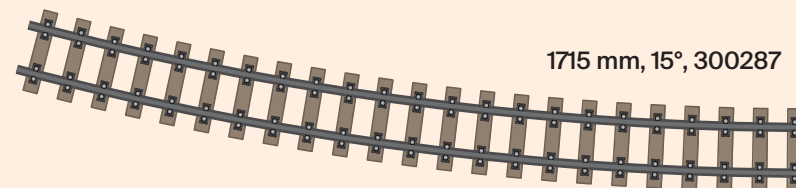
1550 mm, 15°, 300285



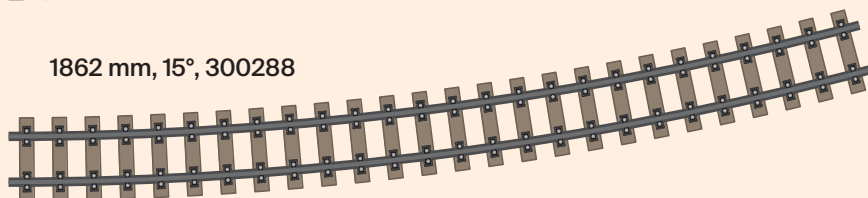
1706 mm, 15°, 300286



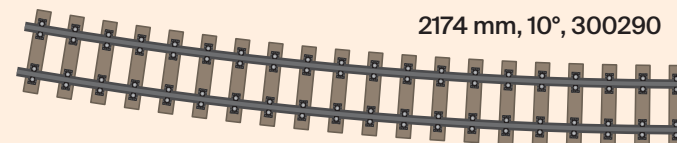
1715 mm, 15°, 300287



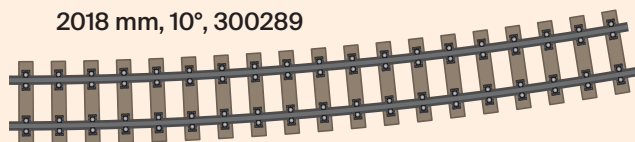
1862 mm, 15°, 300288



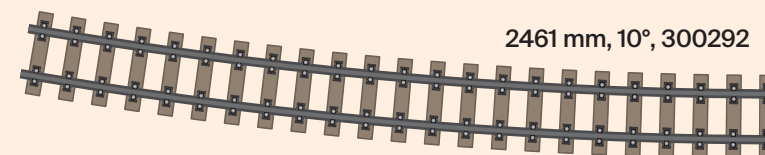
2174 mm, 10°, 300290



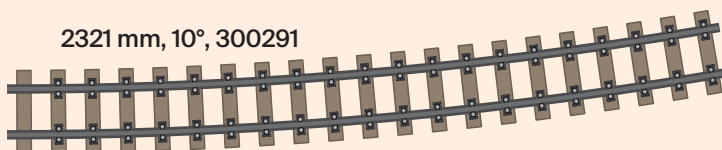
2018 mm, 10°, 300289



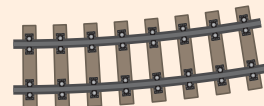
2461 mm, 10°, 300292



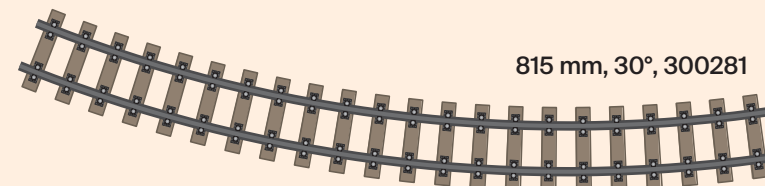
2321 mm, 10°, 300291



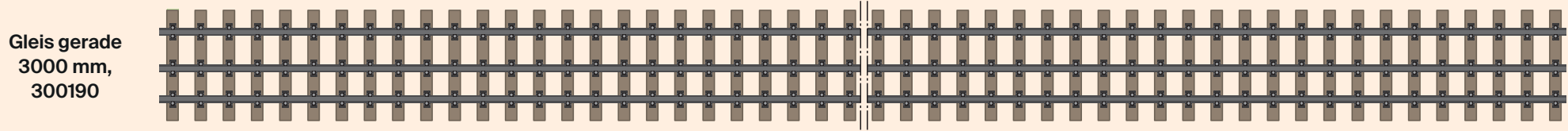
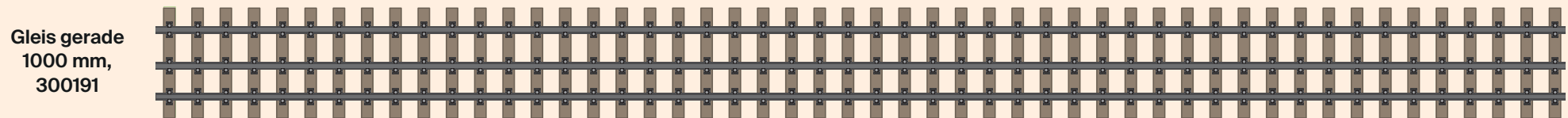
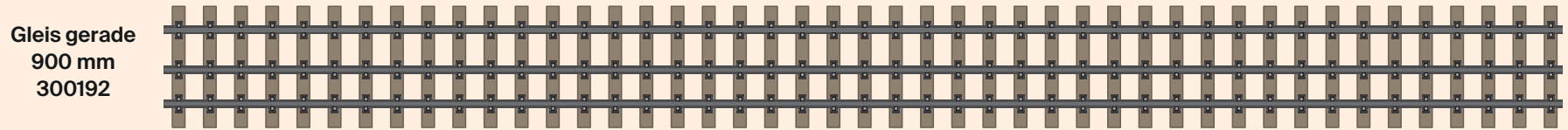
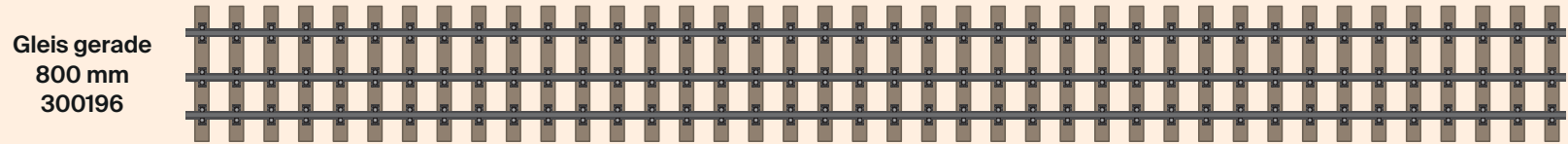
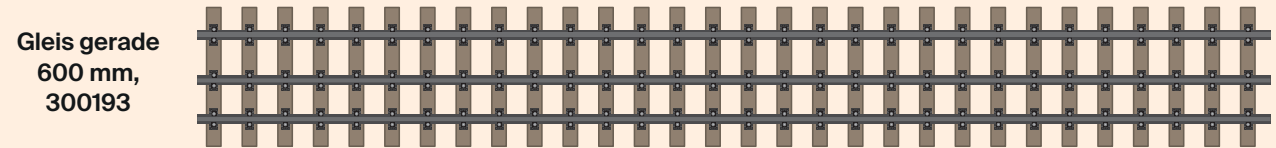
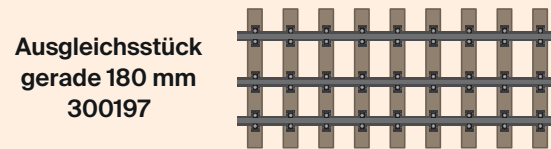
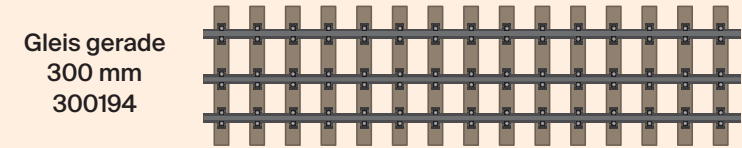
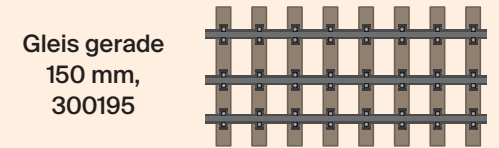
815 mm, 10°, 300280



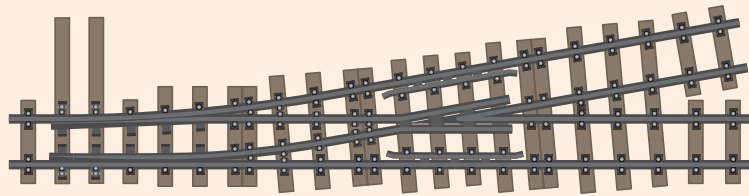
815 mm, 30°, 300281



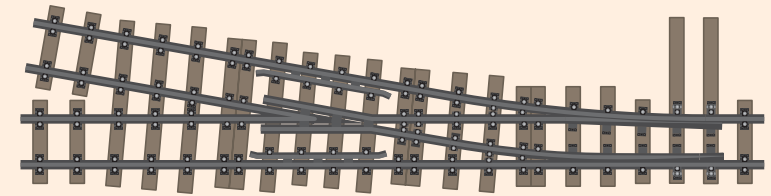
3-Schienenengleise gerade



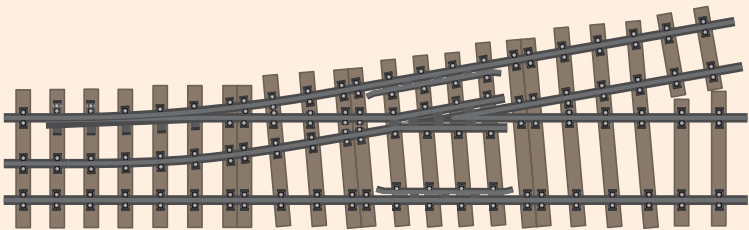
Weichen, Ausweichungen, Spurwechsel



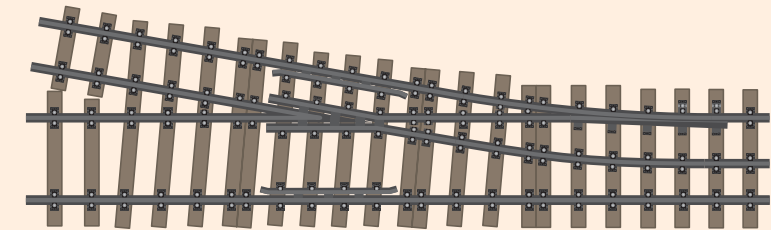
EW links, ohne Antrieb, ohne Stellbock, 815 mm 10°, 300382



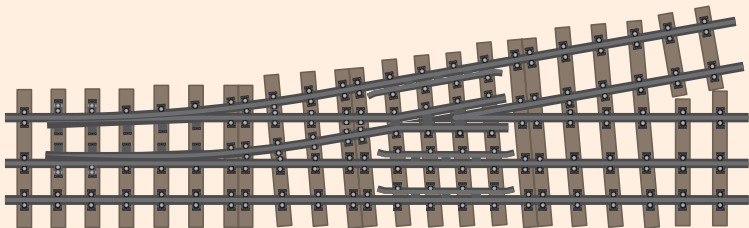
EW rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock, 815 mm 10°, 300381



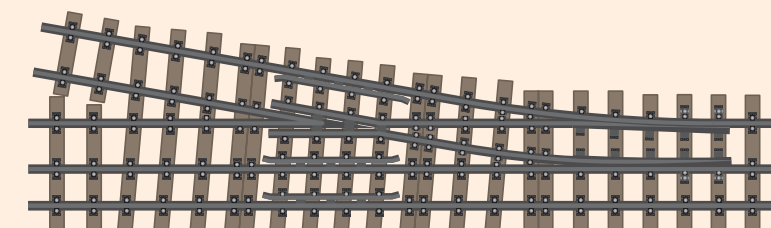
Ausfädelung links, ohne Antrieb, ohne Stellbock, 815 mm 10°, 300384



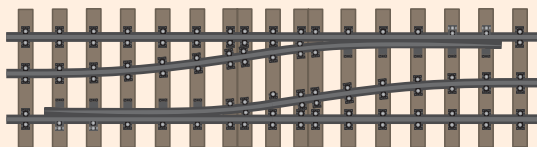
Ausfädelung rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock, 815 mm 10°, 300383



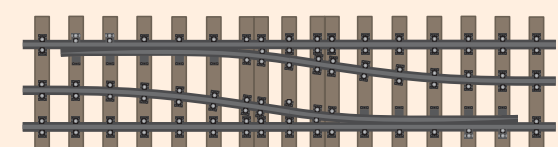
Ausweicheung links, ohne Antrieb, ohne Stellbock, 815 mm 10°, 300386



Ausweicheung rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock, 815 mm 10°, 300385



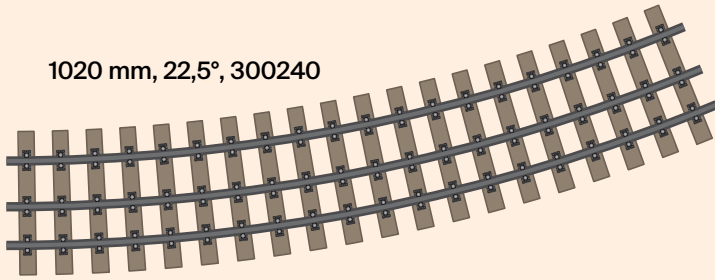
Spurwechsel links, ohne Antrieb, ohne Stellbock 300 mm, 300388



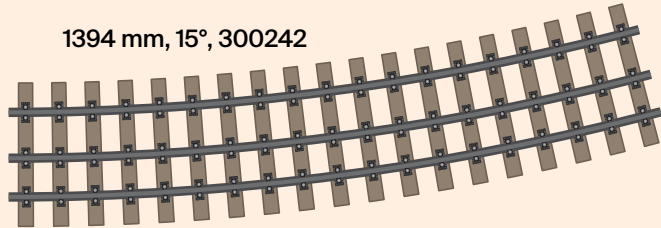
Spurwechsel rechts, ohne Antrieb, ohne Stellbock 300 mm, 300387

3-Schienengleise gebogen, Gleis außen

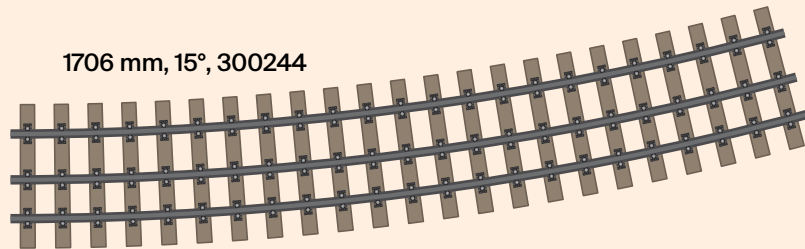
1020 mm, 22,5°, 300240



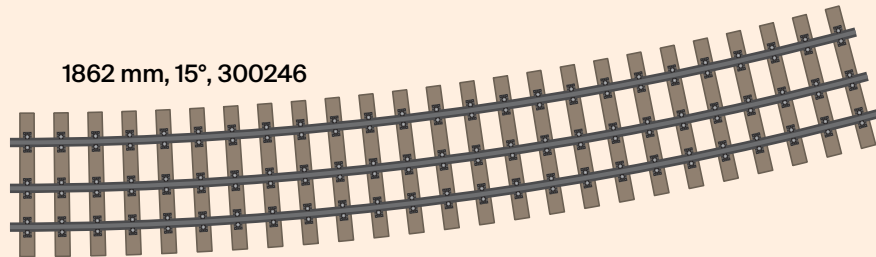
1394 mm, 15°, 300242



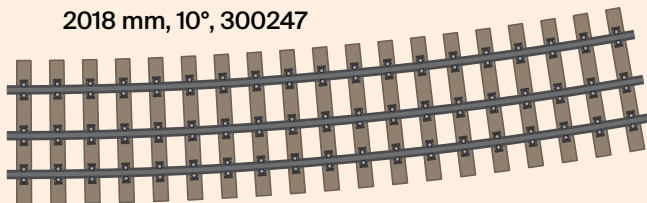
1706 mm, 15°, 300244



1862 mm, 15°, 300246

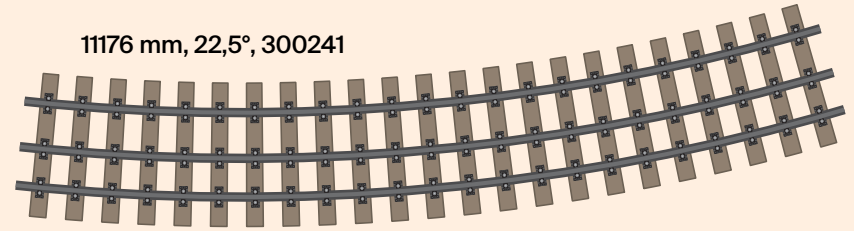


2018 mm, 10°, 300247

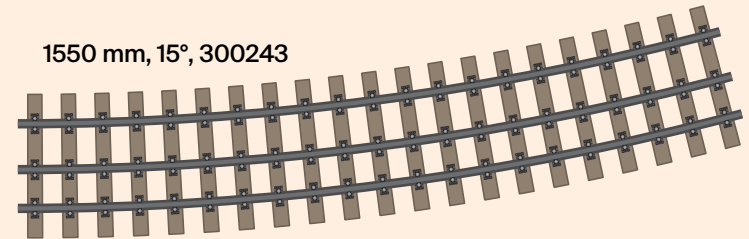


Die gebogenen 3-Schienengleise werden nur auf Bestellung gefertigt. Bitte im Auftrag unbedingt die Lage des dritten Schienenprofils für die Schmalspur angeben: innen- oder außenliegend (siehe Preisliste).

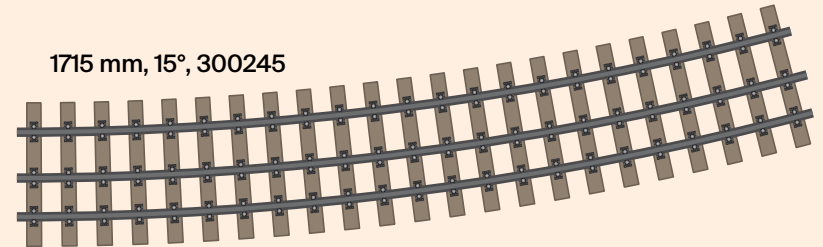
11176 mm, 22,5°, 300241



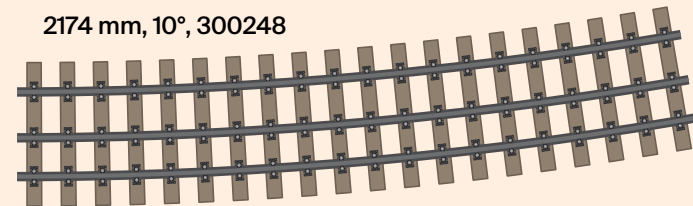
1550 mm, 15°, 300243



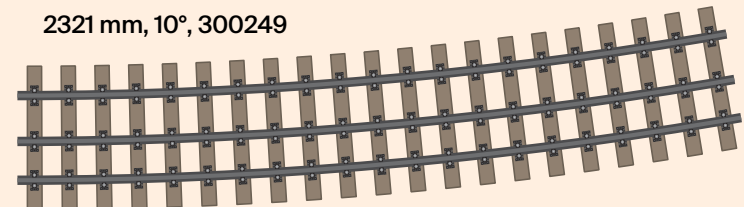
1715 mm, 15°, 300245



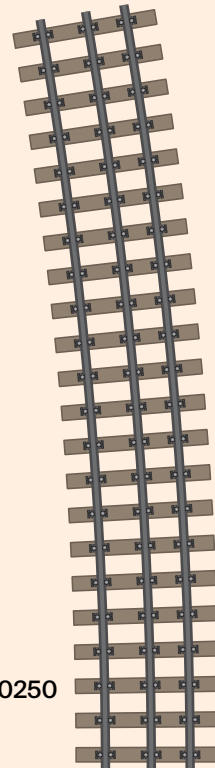
2174 mm, 10°, 300248



2321 mm, 10°, 300249

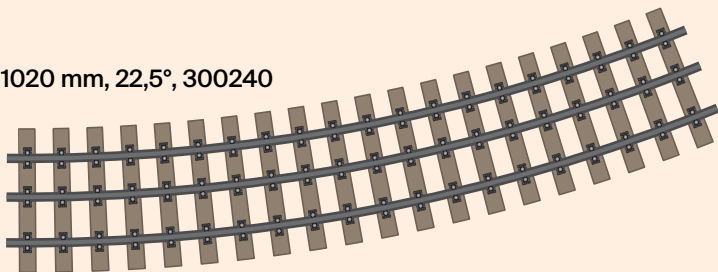


2461 mm, 10°, 300250

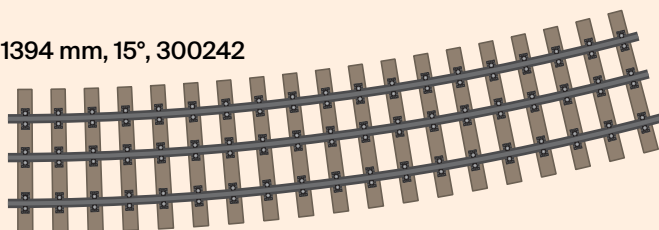


3-Schiengleise gebogen, Gleis innen

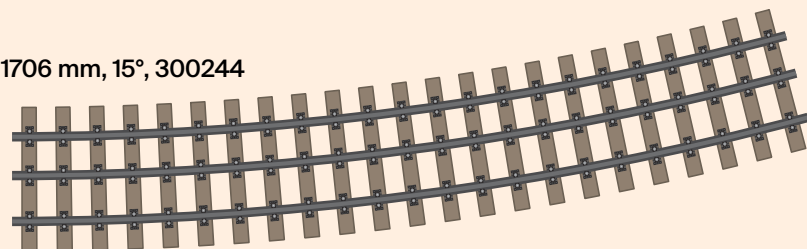
1020 mm, 22,5°, 300240



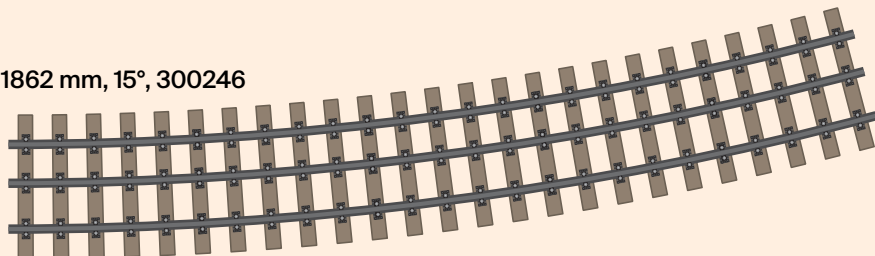
1394 mm, 15°, 300242



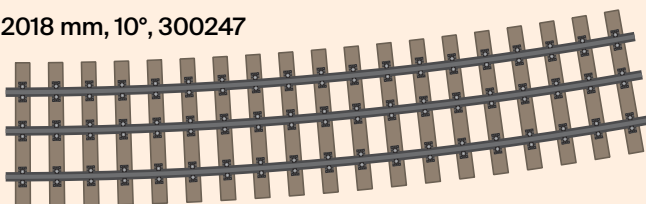
1706 mm, 15°, 300244



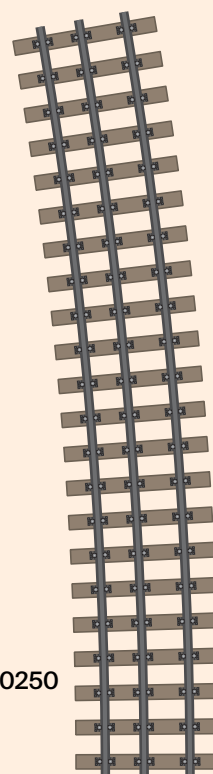
1862 mm, 15°, 300246



2018 mm, 10°, 300247

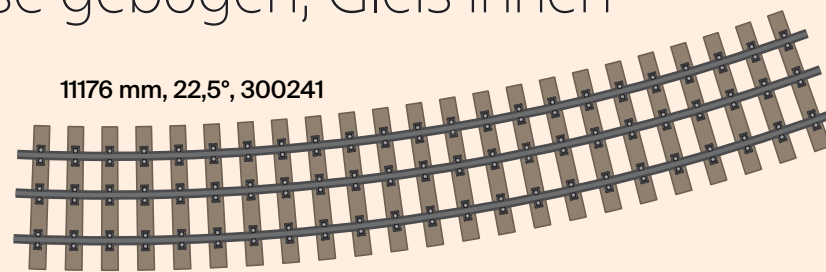


2461 mm, 10°, 300250

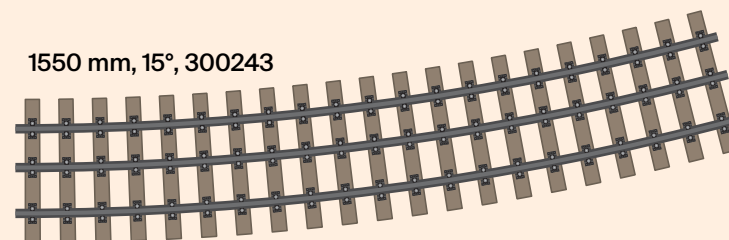


Die gebogenen 3-Schiengleise werden nur auf Bestellung gefertigt. Bitte im Auftrag unbedingt die Lage des dritten Schienenprofils für die Schmalspur angeben: innen- oder außenliegend (siehe Preisliste).

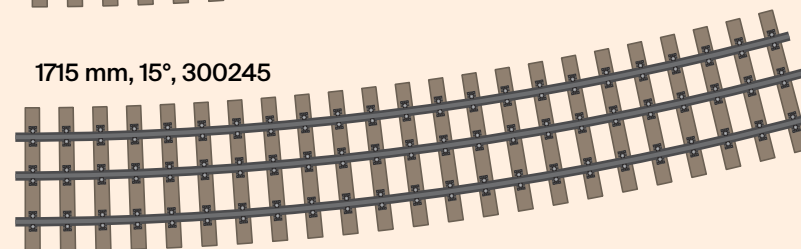
11176 mm, 22,5°, 300241



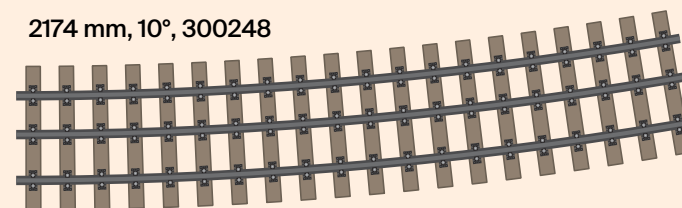
1550 mm, 15°, 300243



1715 mm, 15°, 300245



2174 mm, 10°, 300248



2321 mm, 10°, 300249

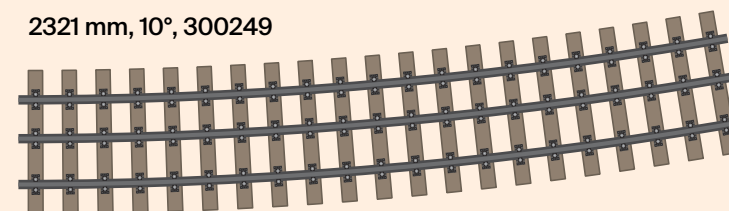




Foto: Becasse

SYSTEM EDITION

Digitalzentrale SC4

Ergänzend zur großen Zentrale wird ab Frühjahr die kleinere SC4-DCC-Zentrale/Booster mit 4A Leistung bei 20V für kleinere Großspuranlagen verfügbar sein. Dabei beherrscht sie wie ihre große Schwester auch DCC mit RailCom. Die Zentrale kommt mit Gleis- und Programmiergleisanschluss, interessant ist auch die Verwendung als 4A-Booster ergänzend zur SC7. Der im Set mitgelieferte Handregler „System Radio“ ist zudem bereits mit Funkmodul ausgestattet und damit auch zum Betrieb als Funkregler vorgerüstet. Mit im Lieferumfang ist auch das Schaltnetzteil mit 90W Leistung und damit genügend Reserve für die ersten Spur 1 Modelle.

Die SC4 kann bis zu 20 Lokomotiven gleichzeitig steuern, es sind bis zu 24 Lokfunktionen pro Adresse schaltbar, zudem 16 Fahrstrassen und über 2.000 Magnetartikel. Mit dem LocoNet-Anschluss lässt sich die Zentrale auch ohne Probleme als Booster verwenden. Auch der beiliegende Handregler kann per LocoNet-Anschluss oder optionalem Funkempfänger als Regler weiterverwendet werden. So macht unsere Produktlinie „System Edition“ ihrem Namen alle Ehre.



Dynamische Dampfpfeife

Dynamische Dampfpfeife zum Nachrüsten. Nach den erfolgreichen Nachrüst-Rauchentwicklern für große Spuren wird ab Frühjahr auch eine Dampfpfeife für Bastler zum Nachrüsten älterer Lokomotiven verfügbar sein. Dieser Rauchentwickler mit spezieller Form und Elektronik kann mit jedem Servodecoder oder Lokdecoder mit Servoausgang angesteuert werden. Neu daran ist unter anderem, dass am Beginn und Ende die Rauchmenge angepasst wird. So kann z.B. der oft hörbare „Durchhänger“ eines Lokpiffs am Ende auch bezüglich der Rauchmenge dargestellt werden.

System Detector 7

Unser System Detector 7 leistet pro Rückmeldeausgang 7 A! Er beherrscht DCC, RailCom und die komplette Steuerintelligenz der MARCo Rückmelder von Uhlenbrock. Doch wir gehen noch einen Schritt weiter, denn unser SD7 erkennt nicht nur RailCom Decoder, sondern zeitgleich an jedem der 4 Ausgänge auch konventionelle Verbraucher, also Decoder ohne RailCom-Funktion! So kann er, als Stromfühler arbeitend, seine Aufgaben ebenso verrichten, wie in seiner Funktion als RailCom Rückmelder. Egal welcher Streckenabschnitt der Anlage überwacht werden soll (Schattenbahnhof, Signale, Schranken, Pendelstrecken), alles beginnt mit einem Gerät, dem System Detector 7



CLASSIC EDITION



Opel Rekord P1

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

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







Opel Rekord P1 1200 Limousine, Neptunblau/Neptunblau,
400311C



Opel Rekord P1 1200 Limousine, Saharagelb/Saharagelb,
400311F



Opel Rekord P1 1200 Limousine 2-türig, Malagarot/Alabaster,
400312E



Opel Rekord P1 1200 Limousine 2-türig, Rivagrau/Schwarz,
400312G



Opel Rekord P1 1200 Limousine, Schwarz/Schwarz,
400311B



Opel Rekord P1 1200 Limousine, Weiß/Weiß,
400311A



Opel Rekord P1 Olympia Limousine, Saharagelb/Schwarz,
400310F



Opel Rekord P1 1200 Limousine 2-türig, Weiß/Alabaster,
400312A



Opel Rekord P1 1200 Limousine 2-türig, Neptunblau/Schwarz,
400312C



Opel Rekord P1 Olympia Limousine Malagarot/Malagarot,
400310E



Opel Rekord P1 Olympia Limousine, Weiß/Schwarz,
400310A



Opel Rekord P1 1200 Limousine 2-türig, Saharagelb/Alabaster,
400312F



Opel Rekord P1 1200 Limousine, Rivagrau/Rivagrau,
400311G



Opel Rekord P1 Olympia Limousine, Neptunblau/Alabaster,
400310C



Opel Rekord P1 Olympia Limousine, Schwarz/Alabaster,
400310B



Opel Rekord P1 1200 Limousine 2-türig, Schwarz/Schwarz,
400312B



Opel Rekord P1 Olympia Limousine, Rivagrau/Alabaster,
400310G



Opel Rekord P1 Olympia Limousine, Cordobablau/Cordobablau,
400310D



Opel Rekord P1 1200 Limousine, Cordobablau/Alabaster,
400311D



Opel Rekord P1 Limousine 2-türig, Cordobablau/Schwarz,
400312D



Opel Rekord P1 1200 Limousine, Malagarot/Schwarz,
400311E



Opel Rekord P1 Limousine 4-türig, Schwarz/Alabaster,
400313B



Opel Rekord P1 Limousine 4-türig, Rivagrau/Alabaster,
400313G



Opel Rekord P1 Limousine 4-türig, Saharagelb/Schwarz,
400313F



Opel Rekord P1 Limousine 4-türig, Malagarot/Malagarot,
400313E



Opel Rekord P1 Limousine 4-türig, Neptunblau/Alabaster,
400313C



Opel Rekord P1 Limousine 4-türig, Cordobablau/Cordobablau,
400313D



Opel Rekord P1 Limousine 4-türig, Weiß/Weiß,
400313A



Opel Rekord P1 Olympia Caravan, Saharagelb/Alabaster,
400314F



Opel Rekord P1 Olympia Caravan, Cordobablau/Alabaster,
400314D



Opel Rekord P1 Olympia Lieferwagen, Cordobablau,
400315D



Opel Rekord P1 Olympia Caravan, Rivagrau/Schwarz,
400314G



Opel Rekord P1 Olympia Caravan, Weiß/Schwarz,
400314A



Opel Rekord P1 Olympia Lieferwagen, Malagarot,
400315E



Opel Rekord P1 Olympia Caravan, Neptunblau/Neptunblau,
400314C



Opel Rekord P1 Olympia Caravan, Schwarz/Alabaster,
400314B



Opel Rekord P1 Olympia Lieferwagen, Weiß/Weiß,
400315A



Opel Rekord P1 Olympia Caravan, Malagarot/Schwarz,
400314E



Opel Rekord P1 Olympia Lieferwagen, Saharagelb/Sahara-
gelb,400315F



Opel Rekord P1 Olympia Lieferwagen, Schwarz/Schwarz,
400315B



Opel Rekord P1 Olympia Lieferwagen, Neptunblau, 4000315C



Opel Rekord P1 Olympia Limousine, Sondermodell DB, 400310M



Opel Rekord P1 Olympia Lieferwagen, Sondermodell Post, grau, 400315L



Opel Rekord P1 Olympia Lieferwagen, Rivagrau/Rivagrau, 400315G



Opel Rekord P1 Limousine 2-türig, Sondermodell Polizei, 400312J



Opel Rekord P1 Limousine 4-türig, Sondermodell Taxi, 400313N



Opel Rekord P1 Olympia Caravan, Sondermodell Leichenwagen, 400316A



Opel Rekord P1 Olympia Caravan, Sondermodell DB, 400314M



Opel Rekord P1 Olympia Caravan, Sondermodell Feuerwehr, 400314H



Opel Rekord P1 Limousine 4-türig, Sondermodell Hochzeitswagen, 400316B



Opel Rekord P1 Olympia Lieferwagen, Sondermodell Kundendienstwagen, 400316C



Opel Rekord P1 Olympia Caravan, Sondermodell Post, gelb, 400314K

Ford Taunus

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

Art.-Nr.: 400330A bis 400335B



Mercedes W 110 (Heckflosse)

Der von Mercedes Benz von 1959 bis 1968 produzierte W 110 war der Nachfolger des W 114/W 115. Mit dessen charakteristischen Heckflossen wollte Mercedes Benz ihr sonst eher konservatives Design an das damals in Mode gewesenen Auto-Design der USA anpassen und gleichzeitig ein erschwingliches Mittelklasse-Modell anbieten. Durch die „Peilstege“, wie der Hersteller die

Heckflossen nannte, sollte das Parken erleichtert werden, da diese deutlich das Ende des Wagens zeigten. Auch wurde bei diesem Modell eine bis dahin nicht gekannte passive Sicherheit erreicht. Der Wagen besaß als erster eine stabile Fahrgastzelle und Knautschzonen. Es wurden aufwendige Crashtests durchgeführt, in denen das Fahrzeug beispielsweise

mit ca. 80km/h zum Überschlag gebracht wurde. Im Angebot waren verschiedene Diesel- und Benzinmotoren (zwischen 55 und 120 PS) sowie verschiedene Ausstattungsvarianten. Ebenso konnte ein 5-türiger Kombi bestellt werden. Erhältlich war der bis 1968 gebaute W 110 damals ab ca. 10600 DM.

Art.-Nr. 400320A bis 400324B

Neue Automodelle

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



Bild: Archiv Storz

Borgward „Isabella“

1954 bis 1961 baute die Carl F. W. Borgward GmbH in Bremen-Sebaldsbrück die „Isabella“, welche ursprünglich den Namen „Hansa 1500“ trug. Sie war von Anfang an ein großer Verkaufserfolg und verkaufte sich bis zum Ende der Produktion 202862 mal. Erhältlich war das Fahrzeug für 7265 DM als Limousine. Außerdem wurden ein Kombi (7565 DM) und ein Cabrio (9950 DM).

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

Angeboten wurde der „Hansa 1500“ mit zwei unterschiedlichen Benzinmotoren mit 60 und 75 PS. Damit

konnte eine Höchstgeschwindigkeit von 135 bzw. 150 km/h erreicht werden. Von Beginn an wurde die „Isabella“ auch im Motorsport eingesetzt.

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

Art.-Nr. 400340A bis 400340H

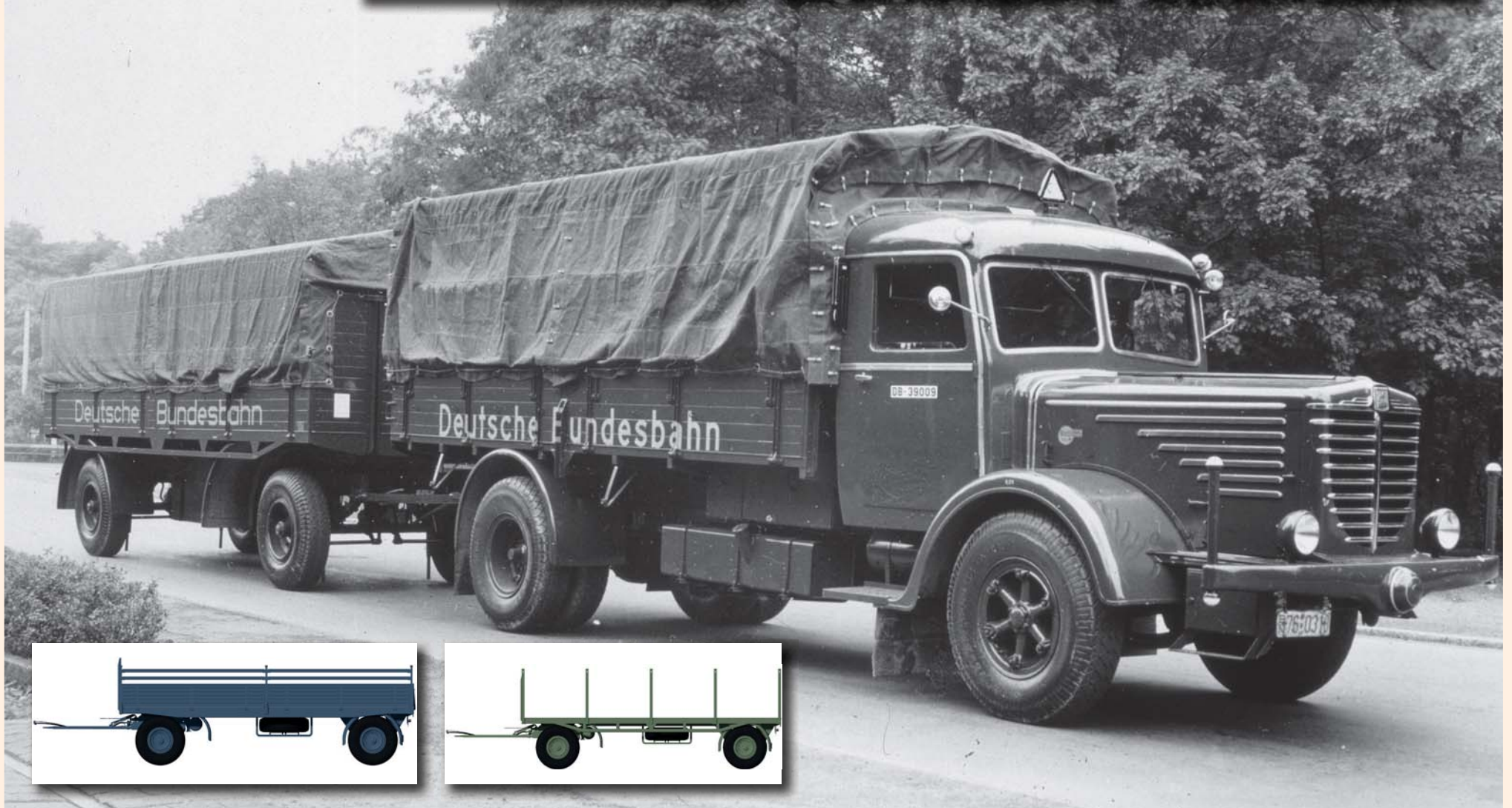


Bild: Archiv Storz



Bild: Archiv Storz

SYSTEM EDITION



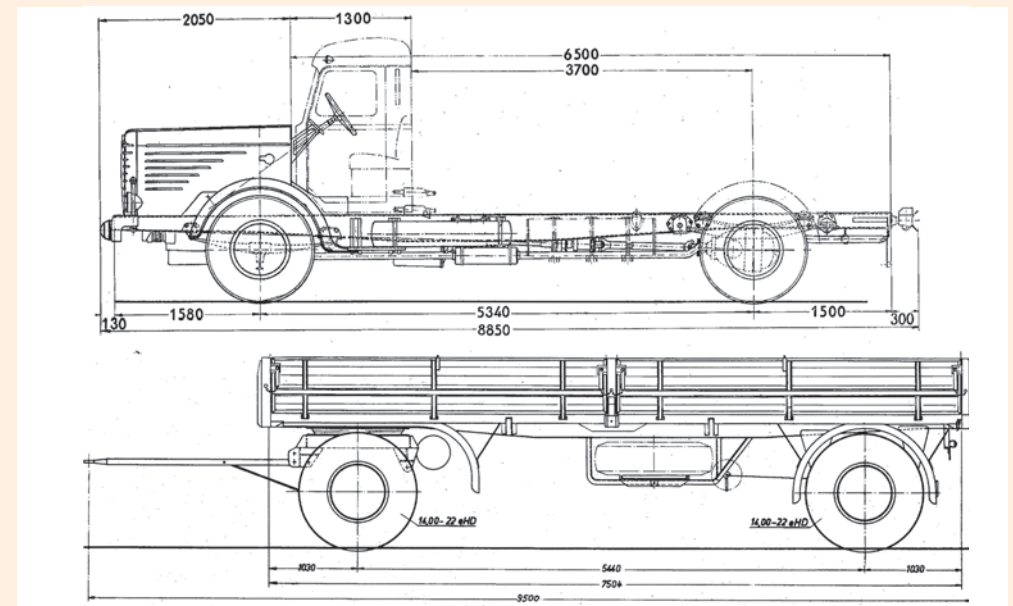
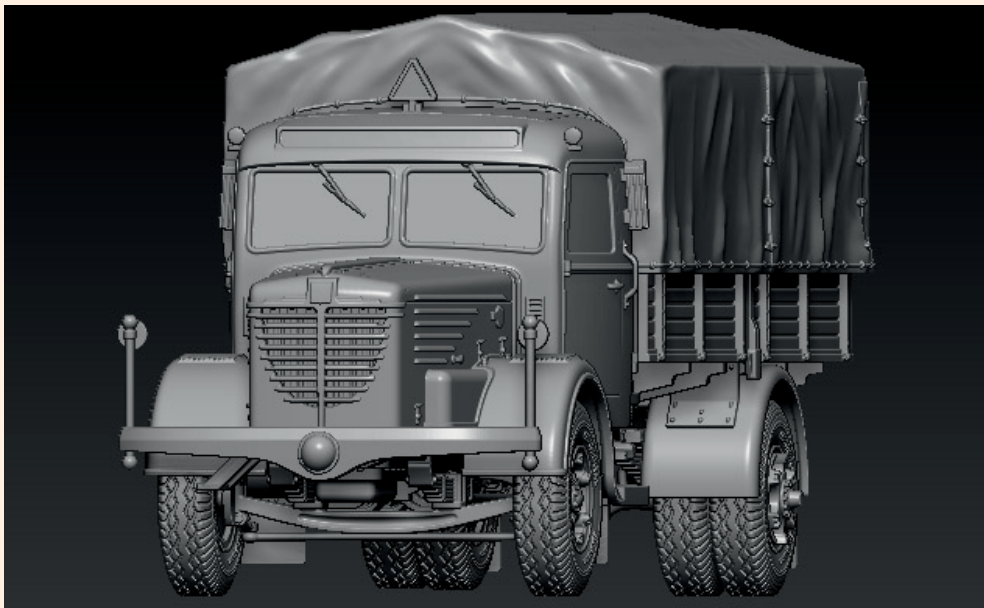
Büssing 8000s

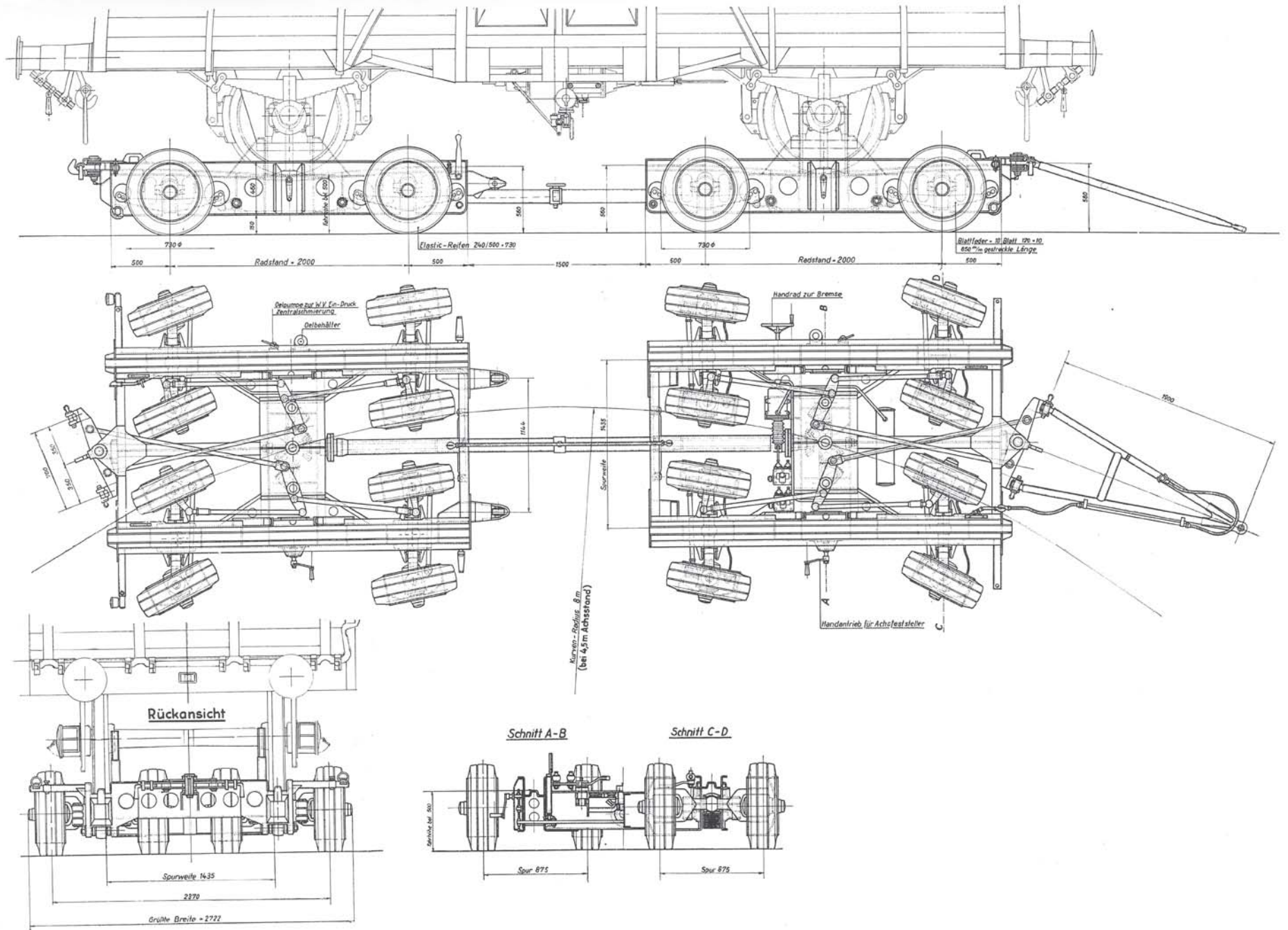
Heinrich Büssing hatte bereits ein erfolgreiches Berufsleben als Konstrukteur bei der renommierten Eisenbahnsignal-Bauanstalt Jüdel & Co. hinter sich, als er sich im Alter von 60 Jahren dem neuen Verkehrsmittel verschrieb: dem Automobil. Er bewies, dass es nicht lediglich als Sportgerät sondern als Nutzfahrzeug seinen Weg machen würde. Das war 1903, im Jahr der Gründung des neuen Unternehmens ein Schritt mit außerordentlicher Weitsicht. Schwerlastwagen und schwere Omnibusse waren immer das Aushängeschild von Büssing. Bereits 1949 wurde diese Tradition mit der Vorstellung des Typ 7000 S mit 150 PS Sechszylinder-Diesel GD6 wieder aufgenommen. 1950 wurde daraus der Typ 8000 S. Der Kennbuchstabe stand damals für Hinterachsantrieb (Ausführung Straße). Seit 1. 1. 1950 firmierte das Unternehmen als Büssing Nutzkraftwagen G.m.b.H., Braunschweig. 1952 wurde der Motor überarbeitet. Wie sein Vorgänger hatte der neue S 13 (S bedeutet jetzt stehender Motor) 13539 Kubikzentimeter Hubraum. Die Motorleistung stieg nun auf

180 PS bei 1600 Umdrehungen pro Minute. Da der S 13, unter anderem wegen der neuen Anordnung der Motor-ausrüstung, nun 9 cm länger baute, bekam der Achttonner eine etwas längere Motorhaube. 1953 erhielt der 8000 erstmals eine Servolenkung, die mit Druckluft arbeitete. Davor musste sich der Chauffeur auf seine Oberarme verlassen. Die Servolenkung ist auf der linken Haubenseite an der vergrößerten Abdeckung zu erkennen. Auf beiden Seiten der Haube gab es nun noch 5 Flügelstreifen. Heute wird diese, für viele Lastwagenfreunde wohl schönste Version des klassischen Haubers 8000 S 13 genannt. Büssing selbst verwendet im Typenblatt die schlichte Bezeichnung Typ 8000. Den Hauber gab es mit normalem (kurzem) Fahrerhaus, mit „Schwalbennest“, also eine Schlafkabine, die nur den oberen Teil des Aufbaus einnahm und mit langem Fahrerhaus. Alle Varianten konnten mit einem erhöhten Dach mit Leuchtkasten kombiniert werden. Zu einer Zeit, als stapelbare Gitterboxen noch in ferner Zukunft lagen, war das „Schwalbennest“ von großem Vor-

teil, weil es die Bodenfläche des 5,5 Meter langen Laderaumes nicht einschränkte. Diese Version haben wir daher für unser Modell gewählt. Hinter dem Büssing läuft ein Anhänger mit 7,5 Meter Ladelänge und erhöhter Vorderwand. Mit seiner Einzelbereifung ergibt sich fast dieselbe Ladehöhe wie beim Maschinenwagen. So entsteht ein eleganter Planenzug. Mit der Einzelbereifung fällt der Blick fast automatisch auf die filigrane Reserveradhalterung und die Bremszylinder auf den Achsen. Wer 1953 solch einen Lastzug einsetzen konnte, der bewies, dass er ein erfolgreiches Unternehmen führt. Denn Büssing war damals nicht bereit, auf komplizierte Finanzierungsmodelle einzugehen. Was zählte war nur der voll bezahlte Kaufpreis. Noch konnten es sich nicht nur die Braunschweiger leisten, die Kunden für die Schwerlastwagen sorgsam auszuwählen. Wer also solch einen Büssing 8000 als Fahrer anvertraut bekam, der konnte zu Recht stolz sein.

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





Culemeyer

Straßenroller R40: Um der aufkommenden Konkurrenz von Lastkraftwagen und den steigenden Transportanforderungen der Industrie gerecht zu werden, suchte die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft nach technischen Lösungen, um schwere Gütertransporte in Wagons auch für Firmen ohne Gleisanschluss einfach verfügbar zu machen. Reichsbahn-Oberbaurat Ing. Johann Culemeyer, war zuständig für den Maschinenbau der DRG. Er entwickelte nach diesen Anforderungen einen Anhänger zur Beförderung von Eisenbahnwagen. Der erste Straßenroller für die DRG war der R40 nach Culemeyer-Bauart; er bestand aus zwei Einzelrahmen mit je zwei Achsen und acht Vollgummireifen. Die Rahmen waren über eine verstellbare Führungstange 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 Über-

laden 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 Kombinationsmög-

lichkeiten 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.

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

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



SYSTEM EDITION



Bahnhof Sontheim

Das frisch renovierte Bahnhofsgebäude in Sontheim an der Brenz ist ein Blickfang in jeder Landschaft und hätte aufgrund seiner Bauweise nahezu überall und in jeder Epoche stehen können. Trotz mehrerer Um- und Anbauten hat der Bahnhof niemals seinen Charme verloren.

Modell: Das Modell ist als Fertigmodell und als Bausatz erhältlich und besteht aus lasergraviertem HDF-Platten, Zierrat aus Furnierholz und Phenolresin und Dachrinnen und anderen Metallteilen aus Messing- oder Zinkguss.

Art.-Nr. 400412 (Fertigmodell), 400413 (Bausatz)



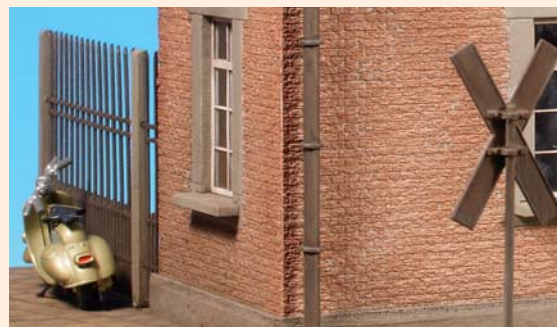
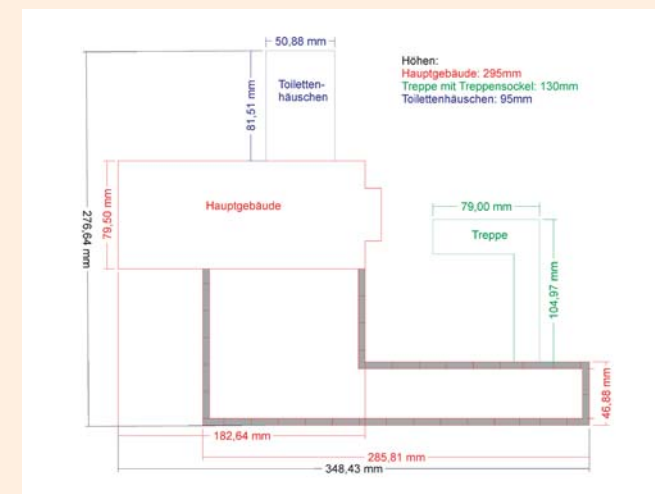
SYSTEM EDITION



Stellwerk Sontheim-Brenz

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

Art.-Nr. 400415 (Fertigmodell), 400414 (Bausatz)



Posten 44 Calw

Der kleine charmante Bahnbau bot im Vorbild wohl einem Bahnarbeiter, seiner Familie und einigen Haustieren einen Wohnort. Das Modell ist ein echter Blickfang, nicht nur auf der Anlage, sondern auch in der Vitrine, als Diorama oder auf dem Schreibtisch.

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



Schrankenposten

Ein kleines, typisches Ziegelsteingebäude, wie es vielerorts als Bahnwärterhaus oder als Schrankenposten anzutreffen war bzw. auch heute noch zu finden ist.
**Art.-Nr. 400425B (Bausatz),
400425A (Fertigmodell)**



SYSTEM EDITION

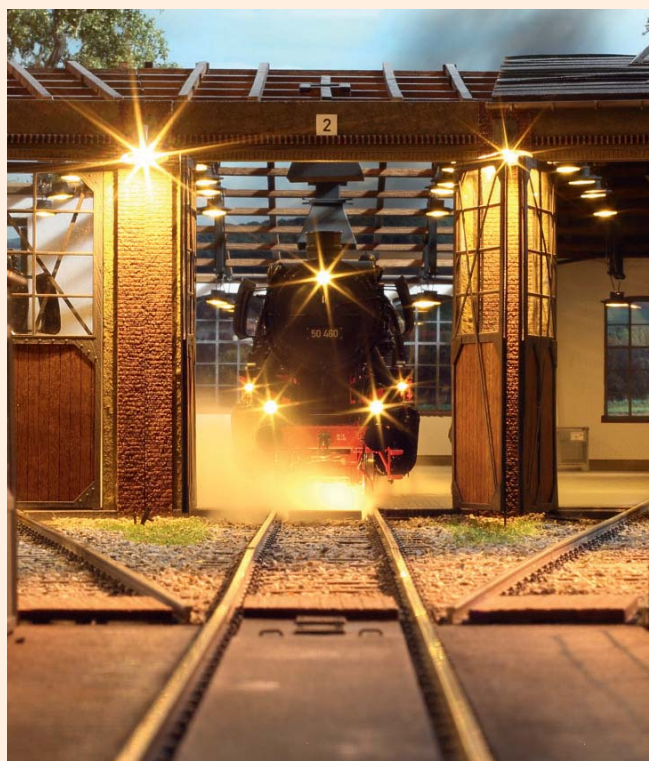


Ringlokschuppen

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

Modell: Das Modell besteht aus lasergravierten HDF-Platten, verschiedenen Kunststoffen und Messingteilen und ist als Fertigmodell und als Bausatz erhältlich.

Um den Ringlokschuppen individuell an die jeweiligen Gegebenheiten anpassen zu können, stehen 24 Bausätze bzw. Fertigmodelle zur Verfügung (siehe Preisliste), Art.-Nr. 400416A bis 400423C, außerdem das Sondermodell „Messeanlage Sontheim“, Art.-Nr. 400424 bzw. 400424B.



Bahnhof Gerstetten

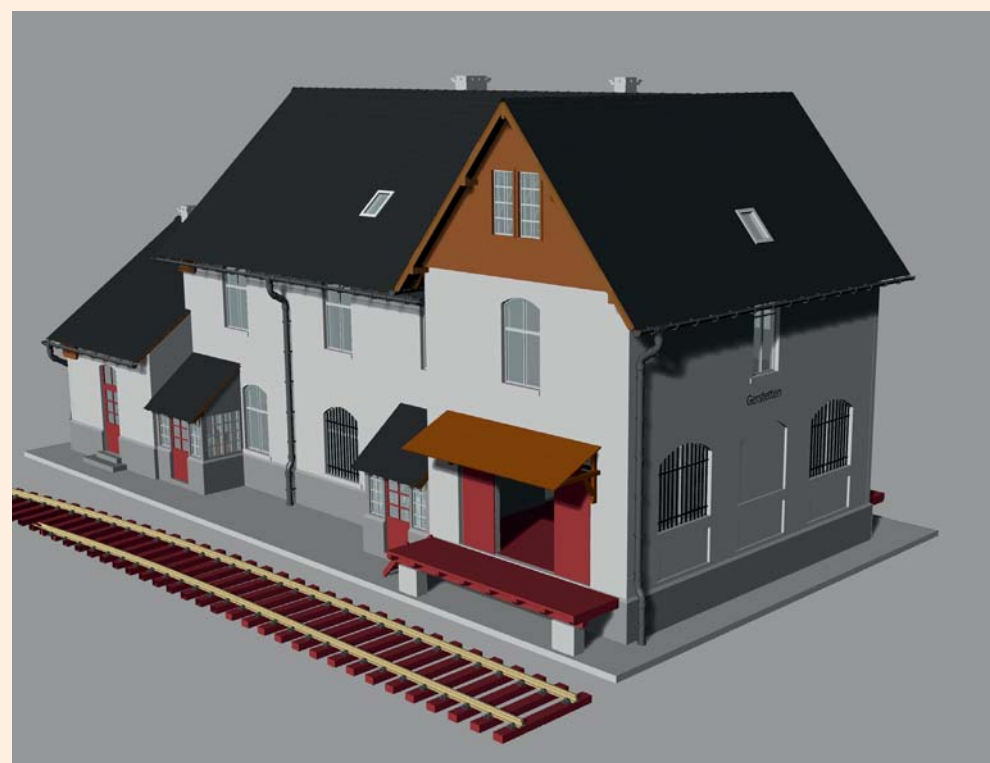
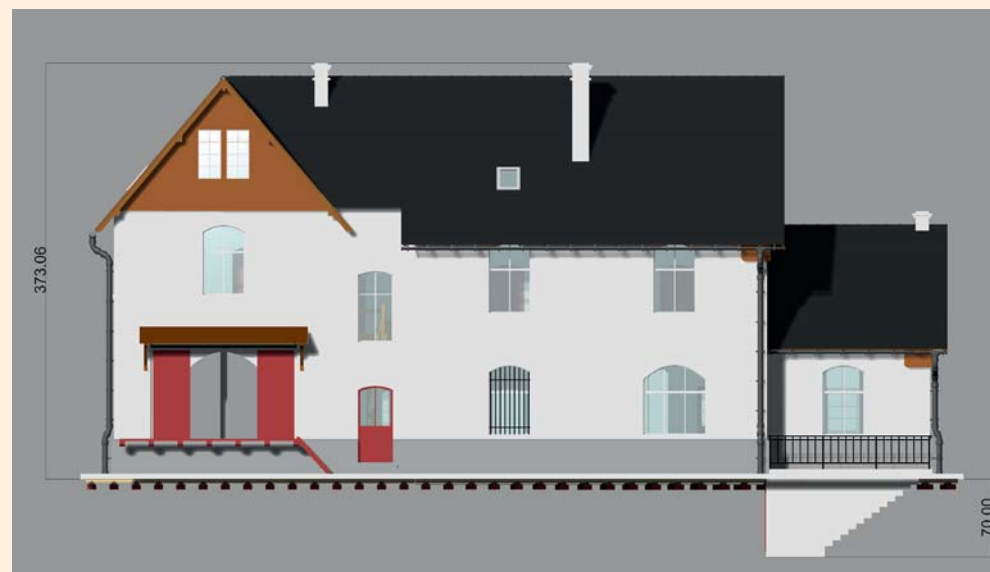
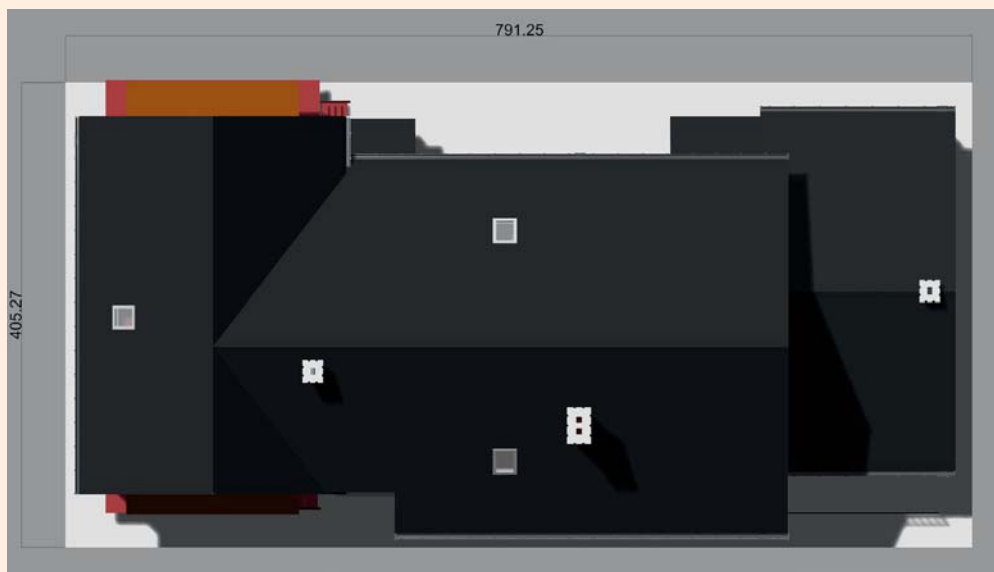
Gerstetten ist der Endbahnhof der Lokalbahn Amstetten - Gerstetten. Die gut 19,9 km lange normalspurige Nebenbahn zweigt am oberen Endpunkt der Geislinger Steige in Amstetten von der Filstalbahn ab und wurde 1906 von der Württemberischen Eisenbahn-Gesellschaft eröffnet. Im März 1996 wurde der Personenverkehr aufgegeben. Heute verkehrt im Sommer

an Wochenenden ein historischer Triebwagen des Regionalverkehrs Alb-Bodensee (RAB). Weitaus bekannter sind die Strecke und der Bahnhof Gerstetten jedoch durch die Dampfzüge der Ulmer Eisenbahnfreunde geworden, die den fahrplanmäßigen Zug an bestimmten Tagen ersetzt. Noch heute steht das imposante Gebäude des Bahnhofs Gerstetten. Wer bereits

bei den Ulmer Eisenbahnfreunden zu Gast war, kennt sicherlich dieses schöne Gebäudeensemble mit Bahnhof, Lokschuppen und Lagerhalle. Unsere Schauanlage widmet sich dieses Jahr auch diesem Thema. Die Modelle sind aus stabilem HDF präzise gelasert und als Fertigmodelle oder Bausätze zu haben. Damit wird das Sortiment an Modellimmobilien weiter ausgebaut.

SYSTEM EDITION

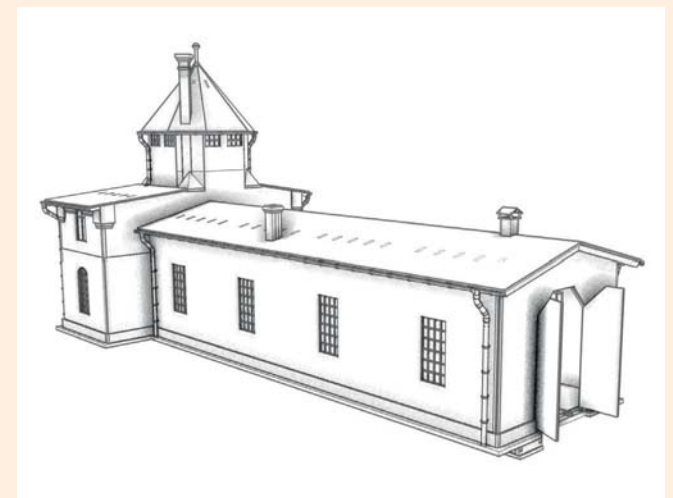
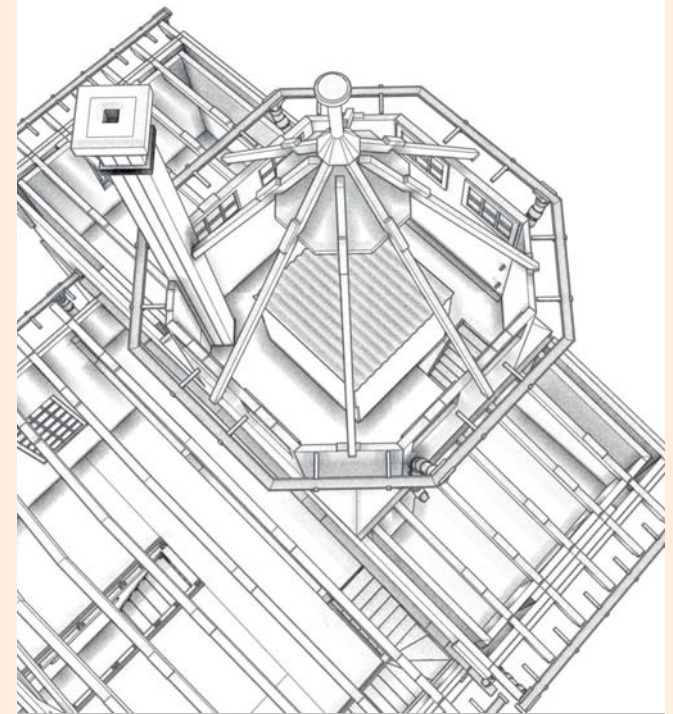




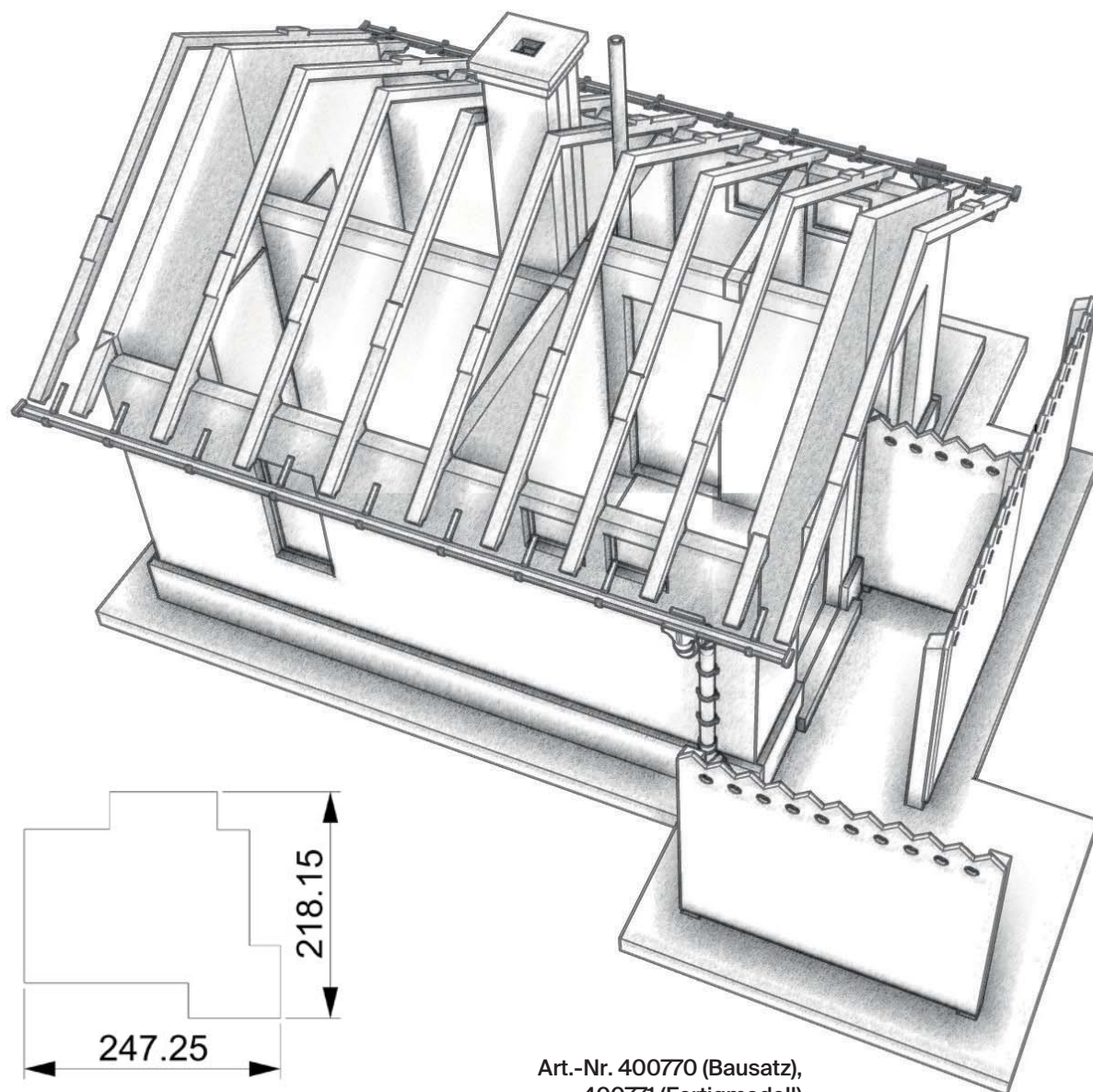
Lokschuppen Gerstetten mit Wasserturm und Schmiede



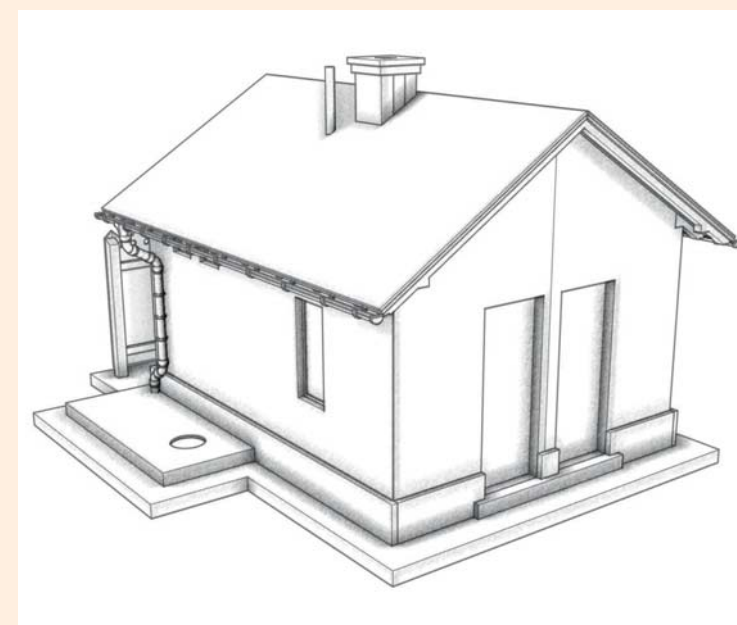
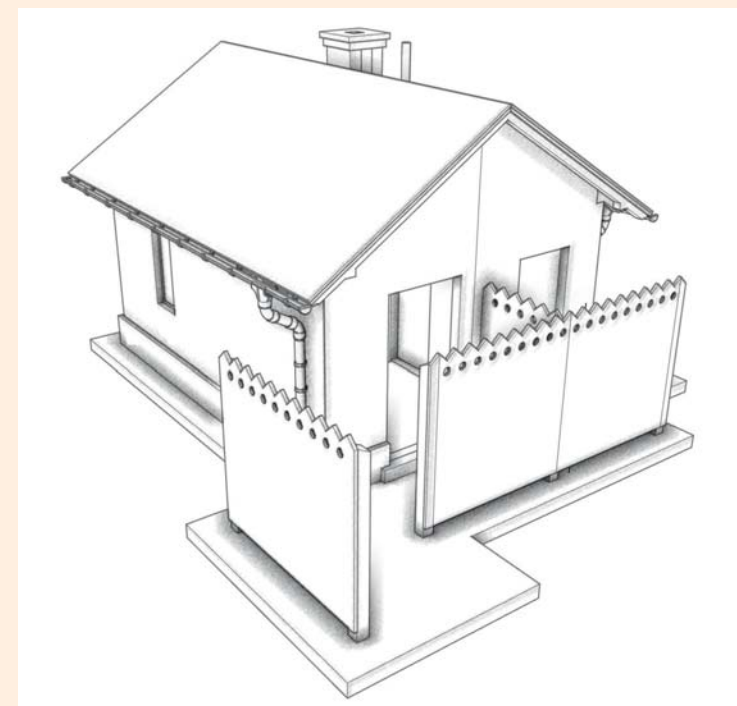
Art.-Nr. 400780 (Bausatz), 400781
(Fertigmodell)



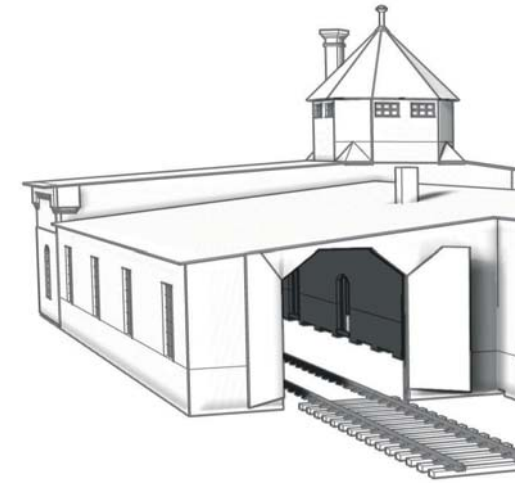
Nebengebäude Gerstetten



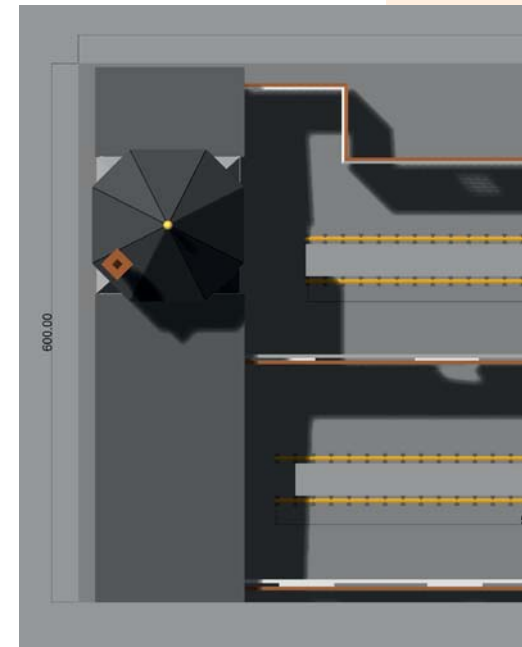
Art.-Nr. 400770 (Bausatz),
400771 (Fertigmodell)

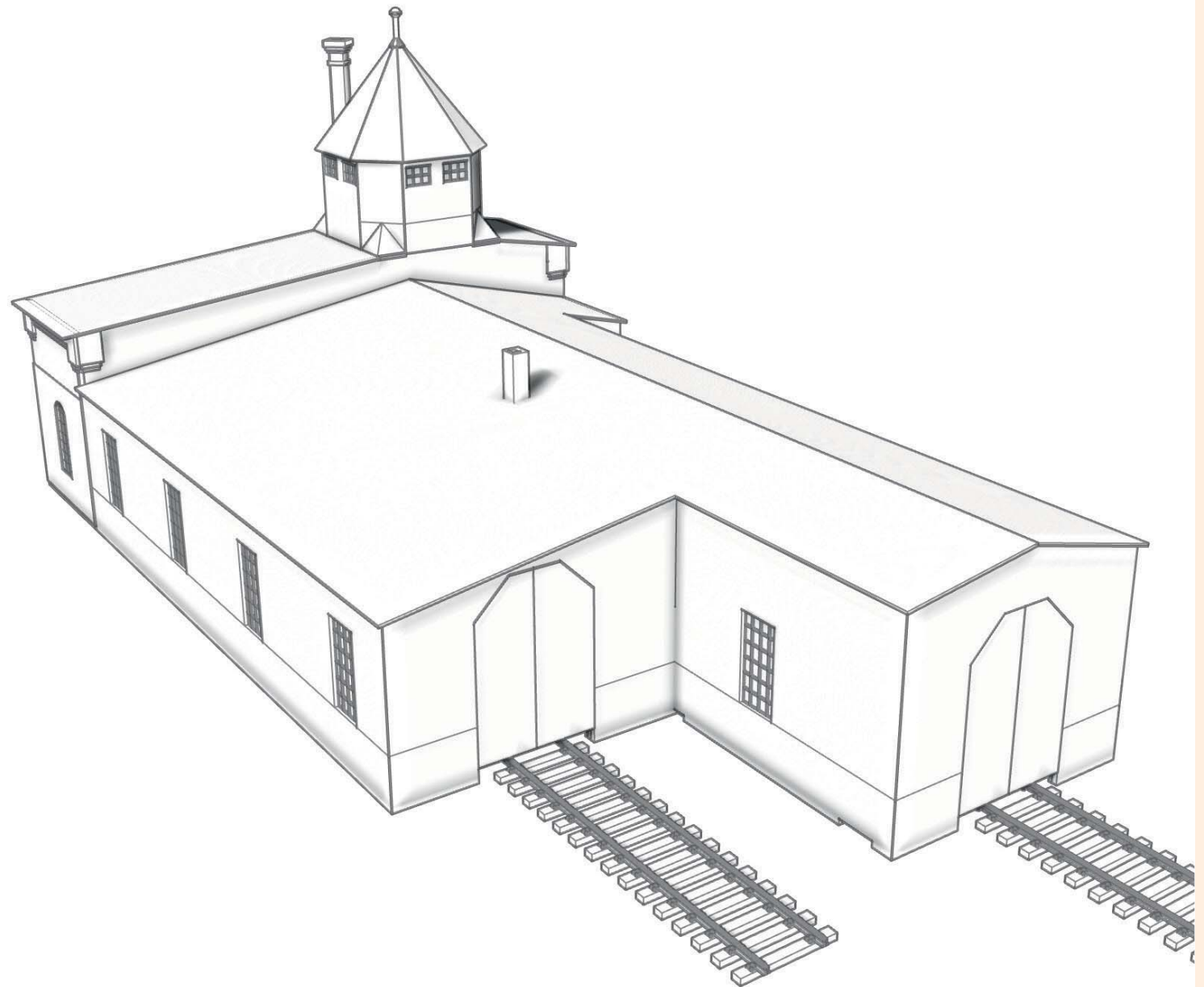
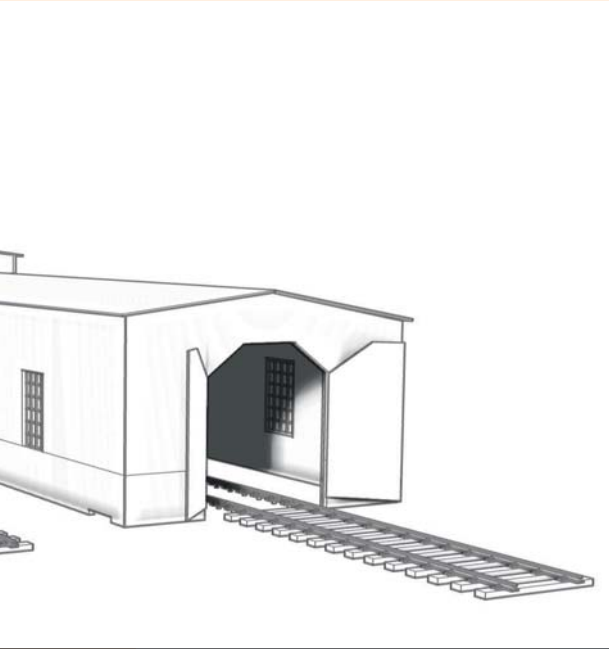


Lokschuppen Unterwilden mit Wasserturm und Schmiede

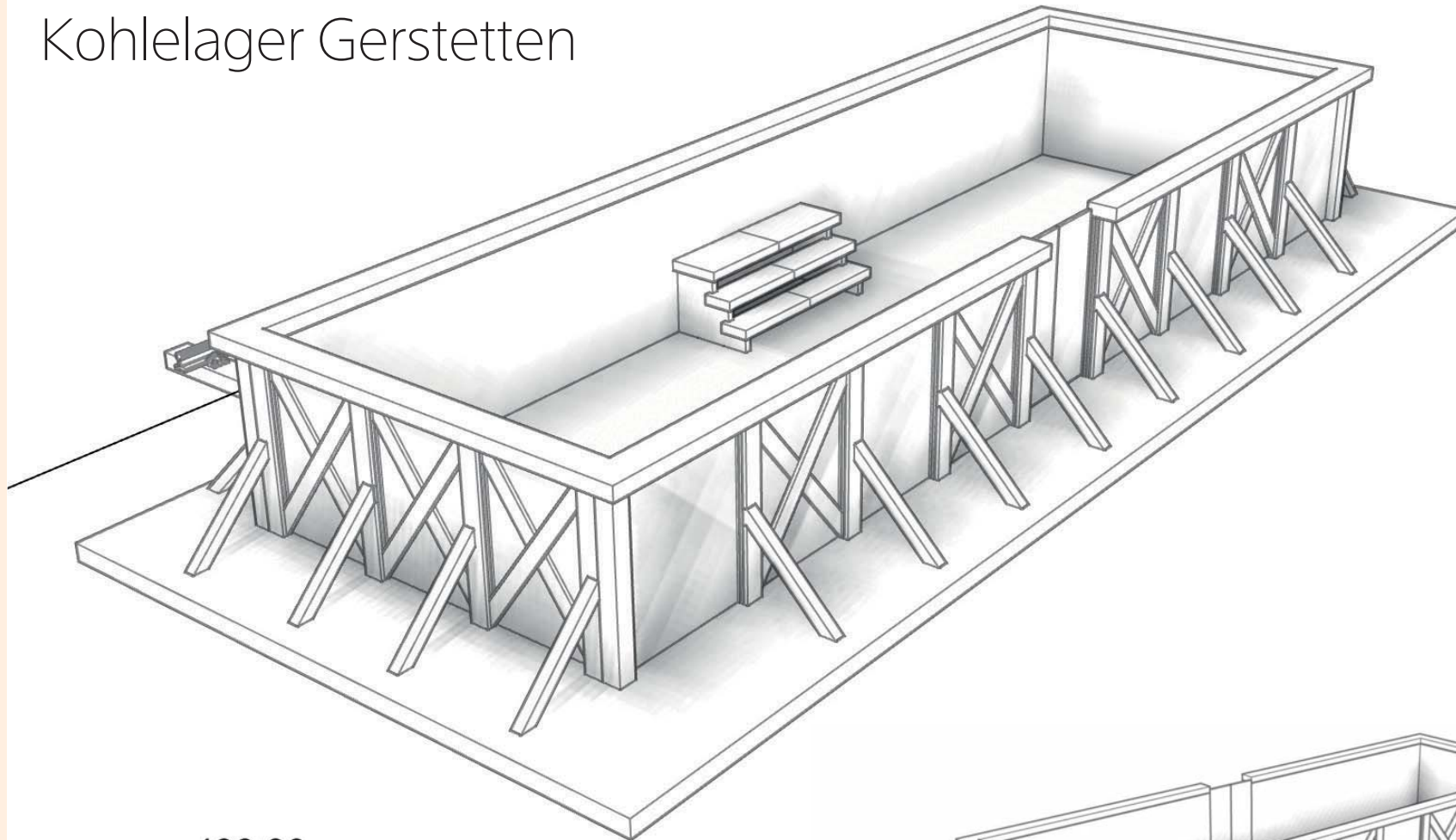


Art.-Nr. 400755 (Bausatz),
400756 (Fertigmodell)

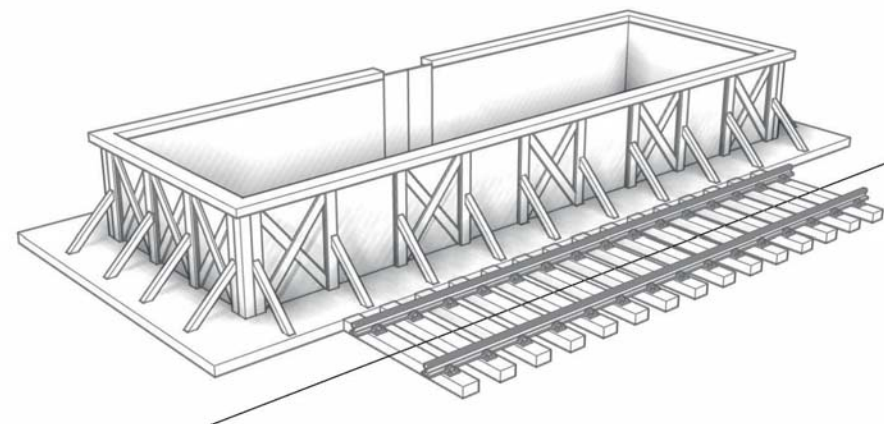
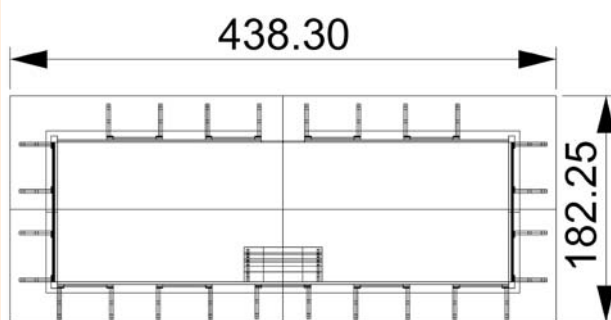




Kohlelager Gerstetten



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



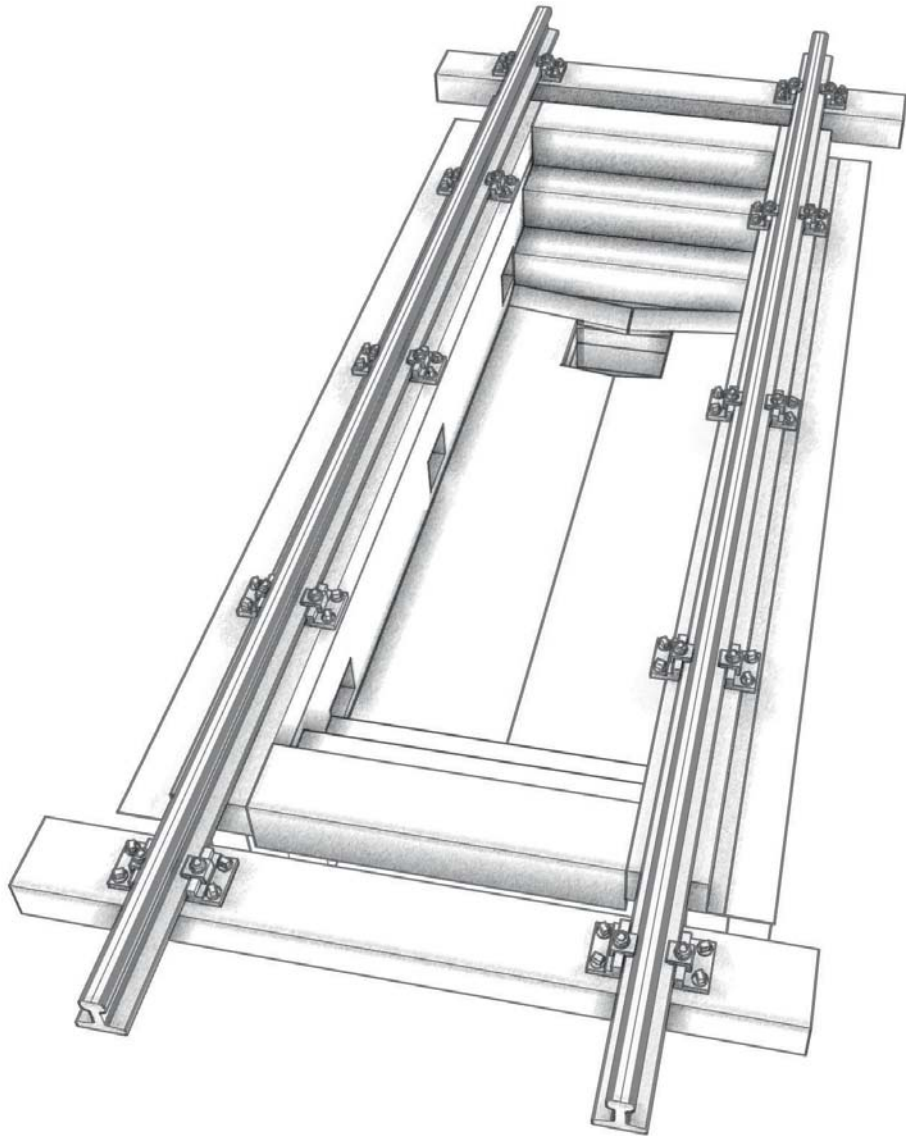


44 1178

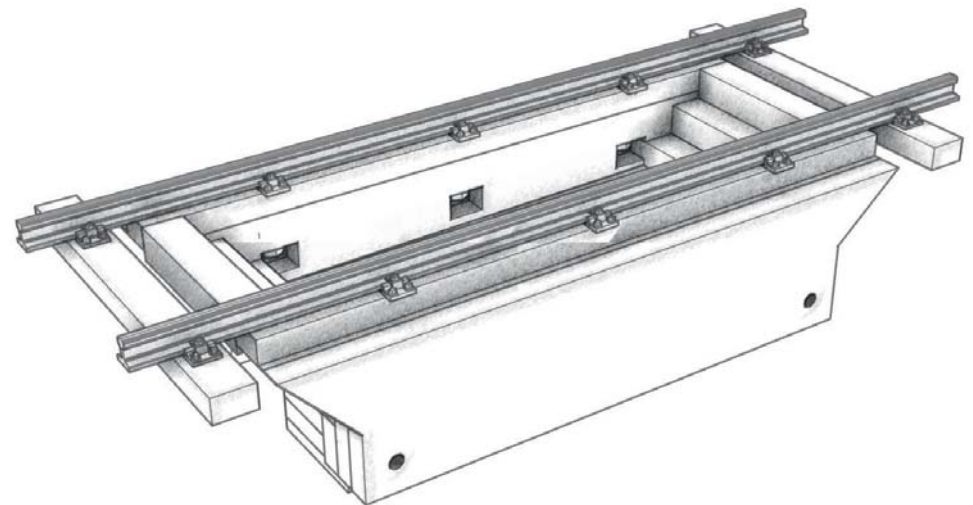
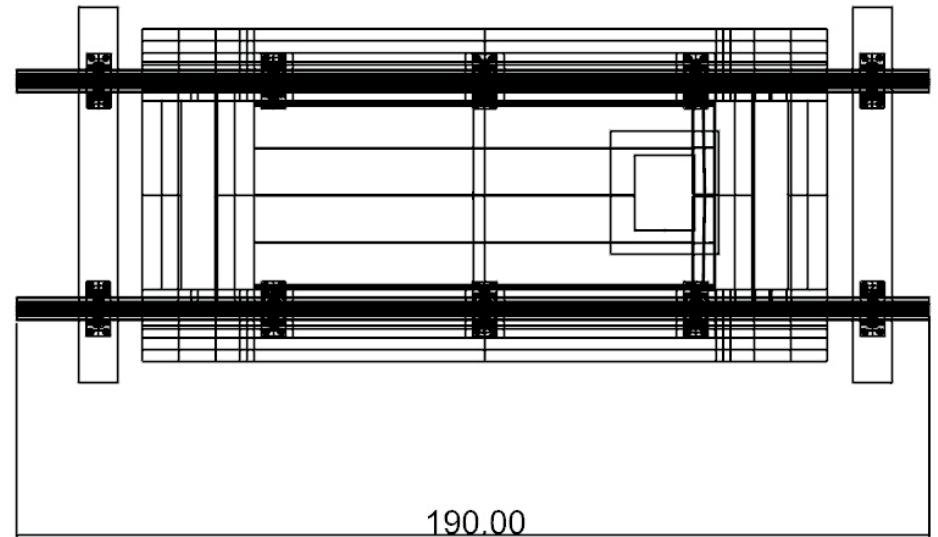
letzte Unit
22.5.63



Kleine Untersuchungsgrube



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



... Modelle vom Modellbahner!

KM1

KM1 Modellbau e.K.
Ludwigstraße 14
89415 Lauingen

Tel: 0049-(0)9072 - 922670
Fax: 0049-(0)9072 - 9226722
Mail: info@km-1.de
Home: www.km-1.de

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