NEUHEITENKATALOG 2021

Photo: Hannes Auer

FLEISCHMANN

TRADITION UND LEIDENSCHAFT

www.fleischmann.de

1
PLATZ
Foto: Rainer Wahl

Liebe FLEISCHMANN-Freunde,

mit diesem Katalog stellen wir Ihnen, trotz eines ungewöhnlichen Modellbahnjahres, wieder unsere Ideen für das Jahr 2021 vor! Gleichzeitig bedanken wir uns für Ihre Treue und Ihre Freude an unseren Spur-N-Modellen!

Mit der kompletten Neukonstruktion der markanten Diesel-Doppellokomotive Baureihe V188 erfüllen wir einen mehrfachen Kundenwunsch, nach dieser massiven Lokomotive. Wie von unseren aktuellen Neukonstruktionen gewohnt, entspricht die Umsetzung des Modells natürlich den heutigen Maßstäben.

Für Freunde der elektrischen Traktion, erscheinen die kompletten Neukonstruktionen der SNCF BB 7200 und ihren Bauarten sowie die niederländische 1600/1700/1800. Die Modelle werden neben einer zeitgemäßen technischen Ausstattung mit Next18-Schnittstelle mit authentischen Gravuren und filigranen Stromabnehmern überzeugen.

Doch auch am Sektor der Wagen tut sich einiges! In diesem Jahr rollen endlich die neukonstruierten UIC-X-Wagen zu den Fachhändlern. Mit der Überarbeitung der EW-IV-Wagen sowie der kompletten Neukonstruktion des EW-IV-Speisewagens schließt FLEISCHMANN auch hier eine Lücke im Sortiment. Bei den Güterwagen erscheint mit dem Kesselwagen der Gattung Uahs/Zas ein filigran umgesetztes Modell dieses weit verbreiteten Wagens. Ebenfalls komplett neu entwickelt, rollt der gedeckte Güterwagen Gbs 1500 auf die Spur-N-Gleise, dicht gefolgt vom modernen Schiebewandwagen der Gattung Hbbillns.

Damit bleiben hoffentlich keine Wünsche offen! Wir möchten uns auf diesem Wege auch noch auf die zahlreichen Einsendungen unseres Fotoswettbewerbs bedanken, die Gewinnerfotos finden Sie im Katalog!

Viel Freude mit unseren Neuheiten 2021!

Ihr Team von FLEISCHMANN

Inhalt:

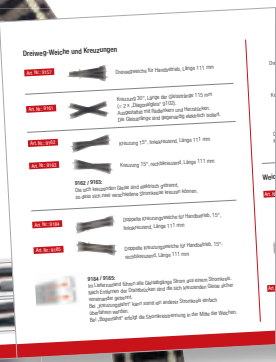
Dampflokomotiven	6-13
Elektrolokomotiven	14-41
Diesellokomotiven	42-55
Start Sets	56-58
Personenwagen	60-71
Kesselwagen	72-75
Schiebewandwagen	76-79
Güterwagen	80-99
Kombinierter Verkehr	94-99
FLEISCHMANN Fotowettbewerb	2, 59, 104
Zugbildungen	100-101
Was finde ich wo?	102-103
Notizen	105
Impressum	106
Zeichenerklärung	107

FLEISCHMANN | TRADITION UND LEIDENSCHAFT

„Tradition und Leidenschaft“ ist seit über **130 Jahren** eine Maxime von FLEISCHMANN. Unsere Modellbahnprodukte zeichnen sich durch qualitative Höchstleistungen sowohl in optischen wie auch mechanischen Bereichen aus. Folglich kommt der aktive Spiel-Spaß nicht zu kurz: Ein Grund dafür ist die hohe Alltagstauglichkeit aller Modelle, die selbst im harten Einsatz auf riesigen Schauanlagen ihre Langlebigkeit und Robustheit unter Beweis stellen.

Zubehörkatalog

Das Programm von FLEISCHMANN lässt für Eisenbahnfreunde kaum Wünsche offen. Ob Dampflok der Epoche I, Diesellok der klassischen Epoche IV oder moderne Fahrzeuge, wie der Vectron oder ICE, FLEISCHMANN bietet alles. Doch zum ungetrübten Spielspaß gehört auch eine zuverlässige Versorgung mit Ersatzteilen, Zubehör, Gleisen und modernster Steuerungstechnik wie dem Z21 System. Eine Übersicht über genau dieses breite Spektrum bietet der FLEISCHMANN Zubehörkatalog.



N | FLEISCHMANN

Start Flyer

Die FLEISCHMANN „start“-Broschüre zeigt einen Überblick über das preisattraktive Sortiment von Fahrzeugen und Startsets, inklusive Neuheiten, welches nicht nur für Einsteiger interessant ist.
Nutzen Sie die Gelegenheit und greifen Sie bei diesen Angeboten zu.

Z21 Flyer

Mit der Z21-Digitalzentrale beginnt der digitale Fahrspaß! Hier laufen alle Fäden Ihrer Modellbahnanlage zusammen, ob herkömmliche Handregler oder moderne Touch-Bedienung per App. Alle Ihre Eingaben werden als Steuerbefehle für Loks und Weichen übersetzt und auf das Gleis ausgegeben. Somit wird eine Mehrzugsteuerung zum Kinderspiel! In der neuen Z21 Broschüre werden Ihnen alle Infos rund um das beliebte Steuerungssystem vermittelt und die aktuellsten Neuheiten der digitalen Modellbahnwelt präsentiert.

DAMPF

LOKOMOTIVEN

N | FLEISCHMANN

2021
JAHRESZUG

6-tlg. Set: „Preußischer Güterzug“

KPEV

Ep	I
	398
	NEM
	R1

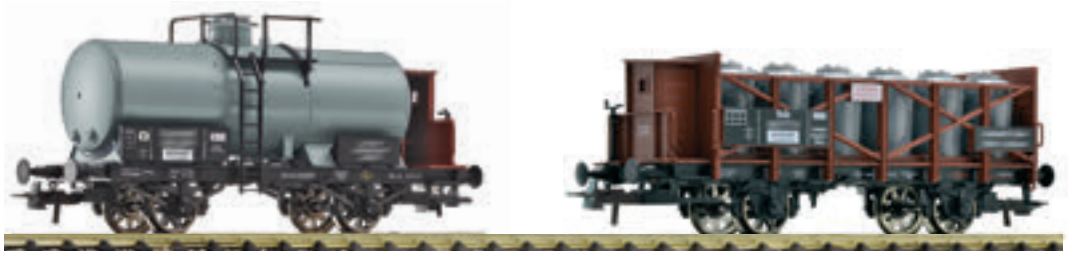


Photo: H0

INHALT:

1 Dampflokomotive Gattung G 8.2
1 Kesselwagen
1 Säuretopfwagen
1 gedeckter 3-achsiger Güterwagen mit Bremserhaus
1 Kleinviehwagen mit zwei beweglichen Schiebetüren
1 Güterzugbegleitwagen mit zwei beweglichen Schiebetürenen

- Authentische und fein detaillierte Zugkomposition
- Drei Wagen mit Bremserhaus
- Zwei Wagen mit beweglichen Schiebetüren

781290:

- Die Dampflok ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Decoder ausgestattet

Q4/2021		
781210	=	2/2
781290	DCC	2/2

Dampflokomotive 01 1056

DB

Ep	III
	158
	Next18
	R1
	LED

Photomontage

- Erstmals mit Next18-Schnittstelle und LED-Spitzenlicht
  716975:
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

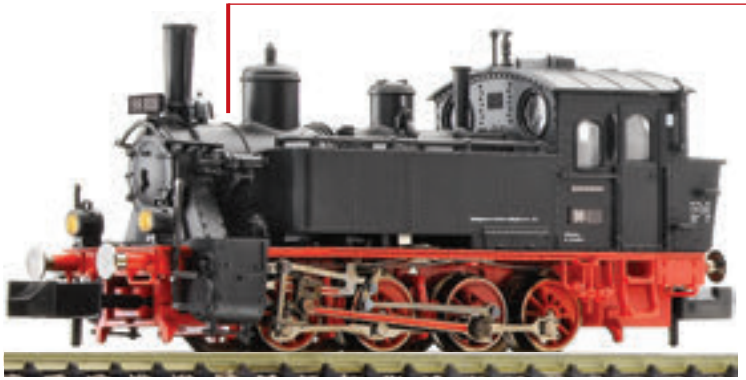
Q2/2021		
716905	=	4/1
716975	= 🔊	4/1

Um schnelle Reisezüge im engen Netz der D-Züge zu bespannen, bestellte die Deutsche Reichsbahn 1939 insgesamt 55 Lokomotiven der Baureihe 01.10. Der Vorteil der Schnellzugdampfloks war die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Auch auf Steigungen hielten die Loks bei Reisezügen eine konstante Geschwindigkeit von rund 100 km/h.

Dampflokomotive BR 98.8

DB

Ep	III
	58
	R1



Photomontage

- Metalldruckguss-Fahrgestell

Die Baureihe 98.8, die bayer. GtL 4/4, wurde zum erstenmal 1911 von der Bayerischen Staatsbahn in Dienst gestellt. Mit wenigen Änderungen wurde sie bis 1927 weitergebaut. Die Lokomotiven bewährten sich im Betrieb sehr gut und waren mit einer Leistung von 450 PS die stärksten bayerischen Lokalbahnlokomotiven. Insgesamt wurden 117 Lokomotiven hergestellt. Fast alle Bahnbetriebswerke in Bayern, die Nebenstrecken bedienten, hatten GtL 4/4 in ihrem Bestand. Die beiden letzten bayerischen GtL 4/4 des Bw Schweinfurt gehörten in den 1960er-Jahren zu den Lieblingsloks der Bahnfans. Gegen Ende ihrer Karriere verkehrte 098 812 häufig auf der Nebenbahn von Bad Neustadt (Saale) nach Königshofen (im Grabfeld) und bespannte dort Personen- und Güterzüge. Die Lok ist als rollfähige Museumslokomotive der Ulmer Eisenbahnfreunde erhalten geblieben.

Q3/2021		
709904	=	4/0

Dampflokomotive BR 78

DB

Ep	III
	93
	R1

Photomontage

- Variante mit Kohlenkastenaufsatz
- Mit Lüftungsaufsatz auf dem Führerhaus
  707584:
- Werksseitig mit einem DCC-Decoder für den Digitalbetrieb ausgerüstet

Die Gattung T 18 war die letzte für die Preußischen Staatseisenbahnen entwickelte Tenderlokomotive. Sie wurde ursprünglich für den Verkehr auf Rügen als Ersatz für die Baureihen T 12 und T 10 vorgesehen. Sie entstand, als 1912 eine Lokomotivtype konzipiert wurde, mit der Schnell- und Personenzüge in grenznahen Gebieten oder im Pendelverkehr auf kürzeren Strecken befördert werden sollten. Die Bauart einer Tenderlokomotive mit symmetrischem Fahrwerk wurde vorgesehen, weil diese im Gegensatz zu Schlepptender-Lokomotiven vorwärts und rückwärts gleich schnell und bei Fahrten in Gegenrichtung ohne die Notwendigkeit einer Drehung auf der Drehscheibe betrieben werden konnte. Ihre Leistung und Höchstgeschwindigkeit sollte etwa der P 8 entsprechen. Robert Garbe entwarf diese 2‘C2‘-Tenderlokomotive für 100 km/h mit 17 t Achslast und ließ sie bei den Stettiner Vulkan-Werken bauen. Sie erhielt die Bezeichnung T 18.

Q3/2021		
707504	=	3/1
707584	DCC	3/1

Dampflokomotive BR 065

DB

Ep	IV
	97
	R1
	LED

Photo: H. J. Eggerstedt/Sammlung J. Sauter

Photomontage

- Metalldruckguss-Fahrgestell

706573:

- Erstmals mit Onboarddecoder und schaltbaren Soundfunktionen

Q2/2021		
706503	=	4/1
706573	DCC	4/1

Die Baureihe 65 gehörte zum Neubauprogramm der Deutschen Bundesbahn und wurde 1951 erstmals geliefert. Das charakteristische Erscheinungsbild verleiht der Maschine ein ebenso kraftvolles als auch elegantes Aussehen. Ihr bevorzugtes Aufgabengebiet war als Personenzugtenderlokomotive der Vorort- und Stadtbahnverkehr im Ruhrgebiet. Einige Maschinen erhielten später eine Wendezugsteuerung. Die 18 Lokomotiven erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h bei einer Leistung von 1.089 kW. 1972 fuhr die letzte Maschine auf das Abstellgleis.

Dampflokomotive BR 023

DB

Ep	IV
	134
	R1

Photo: S. Carstens

Photomontage

- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Bremsklötze zwischen den Rädern

712376:

- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar

Die BR 023 war ein echtes Universalgenie. Sie beförderte Nahverkehrs-, Eil- und Schnellzüge. Gelegentlich konnte man sie gar im Güterzugdienst beobachten. Auch in der Epoche IV war die Bundesbahn-Neubaulokomotive der Baureihe 023 (bis 1968: BR 23) noch aktiv. Am 31.12.1971 waren 76 Maschinen im Unterhaltungsbestand und ausnahmslos in drei Bahnbetriebswerken (Saarbrücken, Kaiserslautern und Crailsheim) stationiert. Die moderne BR 23 „überlebte“ die preußische P 8 – sie war als deren Ersatz gedacht – nur um ein Jahr. Sie leistete 1.314 kW (1.785 PS), wog 131,8 t und fuhr vorwärts 110 km/h bzw. Tender voraus 85 km/h. Nach der offiziellen Ausmusterung im Dezember 1975 sind 8 Exemplare der Nachwelt bei Vereinen und in Museen teilweise einsatzfähig erhalten geblieben.

Q1/2021		
712306	=	2/2
712376	DCC	2/2

Dampflokomotive 44 1281-3

DR

Ep	IV
	141
	NEM
	Next18
	R1
	LED

Photomontage

Q2/2021		
714406	=	2/2
714476	=	2/2

- Hochsitzende DR-Windleitbleche
- Mit ÜK-Führerhaus
- Mittlere Treibachsen mit kleineren Spurkränzen
- Vorne liegende Pumpen

7014476:

- Führerhaus-Innenbeleuchtung digital schaltbar
- Triebwerksbeleuchtung mit 3 Lampen je Seite digital schaltbar
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

Dampflokomotive 64 311

ÖBB

Ep	III
	78
	R1

Photomontage

Q4/2021		
706104	=	3/1
706184	DCC	3/1

- Metalldruckguss-Fahrgestell

706184:

- Das Modell ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Decoder ausgestattet

Die Tenderlokomotiven der Baureihe 64 wurden ab 1926 von der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft entwickelt. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieb eine Maschine bei den ÖBB. Hier war sie vorwiegend im Personen- und Güterzugdienst auf Nebenstrecken im Einsatz.

Dampflokomotive 150 X

SNCF

Ep	III
	141
	NEM
	Next18
	R1
	LED

Photomontage

Q3/2021		
714407	=	2/2
714477	= 🔊	2/2

- Ausführung ohne Windleitbleche
- Umsetzung der 150 X in schwarzer Lackierung
- Mittlere Treibachsen mit kleineren Spurkränzen
- Einsatz im schweren Güterzugdienst

714477:

- Führerhaus-Innenbeleuchtung digital schaltbar
- Triebwerksbeleuchtung mit 3 Lampen je Seite digital schaltbar
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

3-tlg. Set: Güterwagen

SNCF

Ep	III
	200
	NEM

Gs

Photomontage

00

Q4/2021
880904

- Fein detaillierte Modelle
- Passend zur Dampflokomotive Serie 150 X, Art.-Nr. 714407/714477

ELEKTRO

LOKOMOTIVEN

Photo: Heinz Peter Gogg

Elektrolokomotive E 19 02

DB

Ep	III
	106
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED

Photo: Dr. Scheingaber EK Verlag

Photomontage

- Die Lokomotive repräsentiert den Betriebszustand der frühen 1950er-Jahre und ist daher ideal für die Zugbespannung des damaligen „blauen F-Zug-Netzes“ geeignet
- Mit erhabenen Schildern
- Metalldruckguss-Fahrgestell

Das „blaue F-Zug-Netz“ der Epoche III ist längst Legende: Bereits 1951 entstand bei der Bundesbahn ein Angebot schnell fahrender Fernzüge. Die stahlblau lackierten Wagen bestachen auch durch die mehrfarbige Bedruckung der Längsträger. Die erhaben ausgeführten silbernen DB-Lettern waren in der Wagenmitte dekoriert. Sämtliche „blauen“ Züge – mit Ausnahme zweier das Ausland berührenden Verbindungen – führten ausschließlich die 2. Klasse. Die 2. Klasse des bis dato geltenden Dreiklassensystems entsprach bis zur Klassenreform im Sommer 1956, bei der die alte Plüschklasse entfiel, der bis heute geltenden 1. Klasse. Ein Blechschild überdeckte die Klassenziffer 1, was nicht immer konsequent umgesetzt wurde, wie etliche Vorbildfotos beweisen.

Q1/2021

731905 | = | 4/1

Fernschnellzug-Gepäckwagen

DB

Ep	III
	135
	NEM
	944501

Pw4ü-37

Photomontage

Q1/2021

863004

- Vorbildgetreu lackiert und beschriftet

Fernschnellzug-Wagen 2. Klasse

DB

Ep	III
	135
	NEM
	944501

AB4ü-35

AB4ü-35

AB4ü-35

Photomontage

Q1/2021

863103

863104

863105

- Alle Wagen haben unterschiedliche Betriebsnummern

Fernschnellzug-Speisewagen

DSG/DB

Ep	III
	147
	NEM
	944501

WR4ü-35

Photomontage

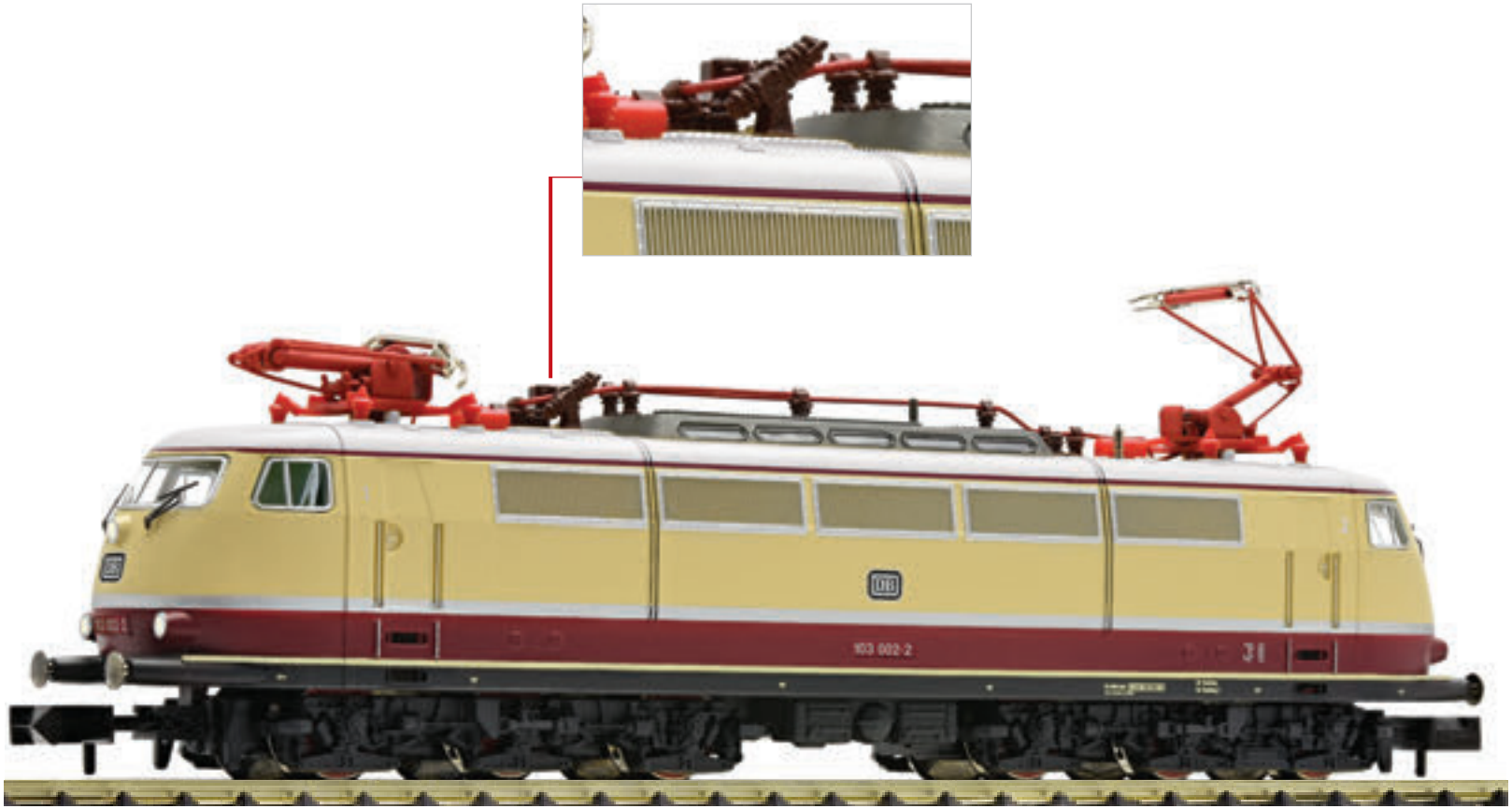
Q1/2021

863303

Elektrolokomotive 103 002-2

DB

Ep	IV
	122
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED



Photomontage

- Vorserien-Ausführung
  7181576:
- Soundfunktionen
- Mit schaltbarer Maschinenraumbeleuchtung
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Z21 Führerstand verfügbar

Q4/2021		
781506	=	4/1
781576	= 🔊	4/1

Im Jahr 1961 beauftragte die DB deutsche Elektro- und Lokomotivbaufirmen, geeignete Entwürfe für eine sechsachsige Lokomotive mit mindestens 5.000 kW Leistung – geeignet für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h – zu unterbreiten. Im Februar 1965 wurde die erste von vier Vorserienmaschinen geliefert. Deutschlands neue Paradepferde konnten im Plandienst wegen der damaligen Geschwindigkeitsbestimmungen jedoch nicht in vollem Umfange dienen. Mit Indienststellung der Serienmaschinen BR 103.1 im Jahr 1970 verloren die Vorauslokomotiven zunehmend ihre Planleistungen, standen aber weiterhin für Testfahrten mit neuen Wagen zur Verfügung.

Photo: R. Scheller

Elektrolokomotive 194 178-0

DB

Ep	IV
	116
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED

Photomontage

- Ausführung als „Blaue Mauritius“ in ozeanblau/beiger Farbgebung
- Mit freistehenden Griffstangen auf den Vorbauten

739491:

- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

Die Deutsche Bundesbahn hatte insgesamt 124 Lokomotiven der Baureihe E 94 bzw. später 194 in ihrem Bestand. Wie auch andere Konstruktionen aus früherer Zeit verfügte die E 94 über eine charakteristische Formgebung mit zwei Vorbauten, was ihr schnell den Spitznamen „Deutsches Krokodil“ einbrachte. Beim Antrieb setzen die Konstrukteure auf einen Tatzlagerantrieb, ideal für die Beförderung schwerer Güterzüge, wofür die „Krokodile“ gebaut waren. Als einzige Lokomotive aus dem Fuhrpark erhielt die 194 178 im Jahre 1974 das damals gültige Farbschema in ozeanblau/beige. Aufgrund ihrer farblichen Besonderheit wurde die Lokomotive bei den Fotografen liebevoll „Blaue Mauritius“ genannt.

Q3/2021		
739421	=	4/2
739491	= 🔊	4/2

Elektrolokomotive BR 140

DB

Ep	IV
	104
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED

Photomontage

- Ausführung mit Einfachlampen und Regenrinne
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Das Spitzenlicht kann mit einem DIP-Schalter ganz oder teilweise abgeschaltet werden
  733074:
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

Q4/2021		
733004	=	4/1
733074	= 🔊	4/1

Für die Beförderung schwerer Güterzüge auf Hauptbahnen im Flachland entwickelten das BZA München, Kraus-Maffei und SSW die BR E 40, die im technischen Aufbau weitgehend der E 10.1 entspricht. Lediglich die Getriebeübersetzung wurde geändert und auf den serienmäßigen Einbau einer elektrischen Bremse verzichtet. Über 800 Stück der 110 km/h schnellen Maschinen wurden ab 1957 in Dienst gestellt. Ihre Leistung beträgt 3.260 kW. Im Jahr 1968 wurde sie zur BR 140 umgezeichnet. Sie trug lange Zeit die Hauptlast des Güterzugverkehrs auf elektrifizierten Strecken, kam aber auch vor Personenzügen zum Einsatz. Ende 2016 wurde sie nach fast 60-jähriger Verwendung bei der DB außer Dienst gestellt.

Elektrolokomotive BR 112.1

DB AG

Ep	VI
	104
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED

Photomontage

- Passende Lok zu den Doppelstockwagen (Art.-Nr. 862810 und 862809)
  734578:
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

Q2/2021		
734508	=	4/1
734578	= 🔊	4/1

Photo: R. Auerweck

3-tlg. Set: Elektrischer ICE-Triebwagenzug BR 411

DB AG

Ep	VI
	495
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED
	945301
	946701

- Erstmals mit grünem Streifen an den Endwagen
- Kurvenabhängige, automatische Neigung des Wagenkastens
- Funktionsdecoder für Lichtwechsel weiß/rot werksseitig eingebaut
- Starre Kurzkupplung mit beweglichen Übergängen zwischen den Wagen

Q4/2021

746002	=	4/1
746072	=	4/1

ICE-T ist die Sammelbezeichnung für die von der Deutschen Bahn als Baureihen 411 und 415 eingesetzten Hochgeschwindigkeitszüge. Diese Züge sind für den Verkehr auf Ausbaustrecken ausgelegt. Solche Strecken besitzen meist eine höhere Steigung und zahlreiche Kurven, weshalb diese Triebzüge mit Neigetechnik ausgestattet sind. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit der ICE-T beträgt 230 km/h.

2-tlg. Set: Ergänzungswagen ICE-Triebwagenzug BR 411

DB AG

Ep	VI
	314
	946701

Photomontage

Q4/2021

746102

- Kurvenabhängige, automatische Neigung des Wagenkastens
- Starre Kurzkupplung mit beweglichen Übergängen zwischen den Wagen

746072:

- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

Photomontage

2-tlg. Set: Ergänzungswagen ICE-Triebwagenzug BR 411

DB AG

Ep	VI
	314
	946701

Photomontage

Q4/2021

746402

- Kurvenabhängige, automatische Neigung des Wagenkastens
- Starre Kurzkupplung mit beweglichen Übergängen zwischen den Wagen

FLEISCHMANN

ZAHNRAD BAHN

Photo: Michael Leidel

Alpspitz-Bahn

Zahnradbahnen strahlen mit ihrer einmaligen Kombination aus Bergwelt und kühner Streckenführung, mit zahlreichen Brücken und Tunneln, eine ganz besondere Faszination aus. Die Fortbewegung des Zuges wird durch Eingreifen eines Zahnrades in eine in der Mitte des Gleises liegende Zahnstange bewirkt, da für die starken Steigungen die gewöhnliche Reibung zwischen Rad und Schiene nicht mehr ausreicht.

Nachdem sich die ursprünglich für den Touristen- und Industrieverkehr hergestellten Zahnradbahnen bewährt hatten, ging man daran, die Zahnstange auch für den durchgehenden Personen- und Güterverkehr zu benutzen. So entstanden die Eisenbahnen des sogenannten gemischten Systems, bei denen Reibungsstrecken mit Zahnstangenstrecken, je nach den Steigungsverhältnissen, abwechseln und die Zugkraft von ein und derselben Maschine ausgeübt wird.

Die ersten Zahnradbahnen wurden ausschließlich mit Dampflokomotiven betrieben. Am Ende des 19. Jahrhunderts gewann die elektrische Traktion rasch an Bedeutung. Heute sind viele der ursprünglich mit Dampf betriebenen Bahnen elektrifiziert, bei einigen wurden die Dampfloks durch Dieseltriebfahrzeuge ersetzt oder ergänzt. Um den bei Touristen besonders begehrten Dampfbetrieb weiterhin anbieten zu können, wurden in den 1990er Jahren von einigen Zahnradbahnbetreibern neue ölgefeuerte Dampfloks beschafft.

In den Alpen findet man besonders viele private Zahnradbahnen, die sich bei den Touristen aus der ganzen Welt großer Beliebtheit erfreuen. Einige der bekanntesten sind die Zugspitzbahn in Deutschland, die Schafbergbahn in Österreich sowie die Vitznau-Rigi-Bahn in der Schweiz, dem Land mit den meisten Zahnradbahnen.

Zahnradbahn-Elektrolokomotive

Alpspitz-Bahn

Ep	III-VI
	54
	NEM 651
	R1
	LED

Q2/2021		
737110	=	2/0
737190	DCC	2/0

Photomontage

- Lok für echten Zahnradbahnbetrieb
- Geeignet für das FLEISCHMANN Zahnstangen-Gleis 9119
- Durch das enorme Steigvermögen (bis zu 25%) auf Zahnstangengleisen überwindet die Lok selbst auf kleinstem Raum außerordentliche Höhenunterschiede
- Die Lok ist mit und ohne FLEISCHMANN-Zahnstangengleis zu fahren **737190:**
- Abschaltbares, rotes LED Schlusslicht rechts

Zahnradbahn-Personenwagen

Alpspitz-Bahn

Ep	III - VI
	56
	NEM
	9456

Q2/2021
805304
805305

Photomontage

- Alle Wagen haben unterschiedliche Betriebsnummern

Zahnradbahn-Gepäckwagen

Alpspitz-Bahn

Ep	III - VI
	56
	NEM
	9456

Q2/2021
805402

Photomontage

- Bewegliche Schiebetüren

Elektrolokomotive 193 776-2

Lokomotion

Ep	VI
	119
	NEM
	Next18
	R1
	LED

Photo: H0

- Modell im „Zebra"-Design mit roten Streifen
- Mit neuem Motor und überarbeitetem Getriebe
- Mit vorbildgerechtem Dach für den Einsatz als DAI-Vectron
- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Das Spitzenlicht kann mit einem DIP-Schalter ganz oder teilweise abgeschaltet werden
  739354:
- Sound in Kooperation mit LeoSoundLab

Q1/2021		
739284	=	4/1
739354	= 🔊	4/1

Das private Eisenbahnverkehrsunternehmen Lokomotion mit Sitz in München betreibt seit fast 20 Jahren grenzüberschreitenden Güterverkehr. Bekannt ist es für seine Lokomotiven im Zebra-Design. Egal ob blau, rot, grün, silbern oder mehrfarbig, sie sind immer ein Blickfang.

Elektrolokomotive 1020 016-0

ÖBB

Ep	IV-V
	116
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED

Photomontage

- Ausführung in blutoranger Lackierung mit Computernummer
  739490:
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

Q2/2021		
739420	=	4/2
739490	= 🔊	4/2

Von der ab 1940 gebauten DRG-Baureihe E 94 verblieben nach dem 2. Weltkrieg 44 Stück in Österreich und erhielten 1954 die neue Bezeichnung 1020.01–44. Im selben Jahr lieferte die Lokomotivfabrik Floridsdorf drei weitere Maschinen unter Verwendung vorhandener Teile. Ab 1967 wurden, mit Ausnahme der jüngsten drei, alle Loks einer umfangreichen Grundüberholung unterzogen, wobei sie auch eine Veränderung des gewohnten Erscheinungsbildes erhielten und sich nun doch deutlich von den deutschen Schwestermaschinen unterschieden, ohne jedoch ihren einzigartigen Charakter zu verlieren. Eingesetzt wurden die robusten 118,5 t schweren und 90 km/h schnellen Loks anfänglich vor allen Zuggattungen. Danach wurden sie meist als Vorspann- oder Schiebetriebfahrzeug auf steigungsreichen Strecken verwendet.

Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive Rh 1044

ÖBB

Ep	V
	100
	NEM 651
	R1
	LED

Photomontage

- Ausführung mit hohen durchgehenden Dachlüftern
- Beschriftung mit Computernummer

736677:

- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q3/2021		
736607	=	4/1
736677	= 🔊	4/1

Die Reihe 1044 ist eine elektrische Universallokomotive, die sowohl für den schweren Schnellzugs- als auch Güterzugsdienst im Flachland wie auch auf Bergstrecken geeignet ist. Zur Zeit der Indienststellung war sie die stärkste vierachsige Elektrolokomotive der Welt und bis zur Beschaffung des Taurus das Paradestück der Österreichischen Bundesbahnen. Die Exemplare 1044 071–095 und 097 hatten als äußeres Erkennungsmerkmal hohe durchgehende Dachlüfter.

Elektrolokomotive 1116 225-4

ÖBB

Ep	VI
	121
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED

Photomontage

- Mit Werbebedruckung „Heute. Für morgen. Für uns.“
- Fein detaillierte Ausführung mit zwei Stromabnehmern

781773:

- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar
- Z21 Führerstand verfügbar

Q3/2021		
781703	=	4/1
781773	DCC 🔊	4/1

Mit dem neuen Claim „Heute. Für morgen. Für uns.“ bringen die ÖBB in ihrem aktuellen Markenauftritt auf den Punkt, worum es geht: Das, woran heute gearbeitet wird, ist sinnvoll für morgen und für uns alle. Im Herbst 2019 startete die völlig neu konzipierte Werbelinie der ÖBB. In diesem Zusammenhang wurde auch die 1116 225 neu gestaltet und ist seitdem auf Österreichs Schienen als Markenbotschafter unterwegs ist.

Elektrolokomotive Re 460 068-0

SBB

Ep	VI
	116
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED

Photomontage

- Mit Taufnamen „Gütsch“
- Das Modell ist mit filigranen Stromabnehmer des Typs Faiveley ausgerüstet
- Geschlossene Frontschürze beiliegend
- Führerstandsbeleuchtung im Digitalbetrieb schaltbar
- **731472:**
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar

Q4/2021		
731402	=	4/1
731472	DCC	4/1

Für die Realisierung des Konzeptes „Bahn 2000“ beschafften die SBB 24 Lokomotiven dieser Serie. Eine weitere Serie von 75 Lokomotiven wurde zur Bewältigung des ab 1. 1. 1994 zu gewährleistenden Huckepack-Korridors durch die Schweiz gebaut. Diese Loks wurden später mit der Divisionalisierung dem Personenverkehr zugeteilt. Bis heute sind sie unverzichtbar für die Traktion des dichten Schweizer Taktverkehrs.

Elektrolokomotive Re 465 013-1

BLS

Ep	VI
	116
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED

Photo: BLS

- Farbgebung im Refit-Design
- Geschlossene Frontschürze beiliegend
- Führerstandsbeleuchtung im Digitalbetrieb schaltbar
- **731391:**
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar

Q4/2021		
731321	=	4/1
731391	DCC	4/1

Bis 2022 werden die 18 BLS-Lokomotiven des Typs Re 465 modernisiert und erhalten einen Neuanstrich. Um den Einsatz mit Vectron- und Traxx-Lokomotiven im Güterverkehr zu ermöglichen, werden passende Vielfachsteuersysteme eingebaut. Für die Traktion der Autotunnel- und der zukünftigen Goldenpass-Züge wird weiters ein Ethernet Train Backbone implementiert. Die davor angebrachten Taufnamen werden nicht mehr verwendet. Die Arbeiten werden im eigenen Werk in Bönigen ausgeführt.

Elektrolokomotive 193 258-1

SBB CARGO INTERNATIONAL

Ep	VI
	119
	NEM
	Next18
	R1
	LED

- Fein detailliertes Modell mit vier Dachstromabnehmern
- Mit neuem Motor und überarbeitetem Getriebe
- Grenzüberschreitender Einsatz im Güterverkehr
- Das Spitzenlicht kann mit einem DIP-Schalter ganz oder teilweise abgeschaltet werden

739349:

- Sound in Kooperation mit LeoSoundLab
- Modell mit Digital-Decoder und digital schaltbaren Sound- und Lichtfunktionen

Q3/2021		
739279	=	4/1
739349	= 🔊	4/1

Durch die neue Flachbahn und die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) veränderten sich die Anforderungen im Schweizer Güterverkehr. Für die durchgehende Traktion von der Nordsee bis nach Italien sind Mehrsystemlokomotiven erforderlich. Mit der Anmietung von Vectron-MS-Lokomotiven bei der Wiener Leasinggesellschaft ELL Austria GmbH durch SBB Cargo International wurde diese Effizienzsteigerung im Jahr 2017 umgesetzt. Die Maschinen verfügen über eine Ausrüstung für Einsätze in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Italien und den Niederlanden (DACHINL).

Elektrolokomotive 193 525-3

SBB CARGO INTERNATIONAL

Ep	VI
	119
	NEM
	Next18
	R1
	LED

Photomontage

- Ausführung mit Taufnamen „Rotterdam“
- Mit neuem Motor und überarbeitetem Getriebe
- In Kooperation mit Railcolor DESIGN

739353:

- Modell mit Digital-Decoder und digital schaltbaren Sound- und Lichtfunktionen
- Schweizer Lichtwechsel und Fernlicht schaltbar

Q1/2021		
739283	=	4/1
739353	= 🔊	4/1

2019 hat SBB Cargo International in Zusammenarbeit mit der SüdLeasing GmbH 20 Vectron-Lokomotiven bei Siemens Mobility bestellt. Die Maschinen verfügen über eine Ausrüstung für Einsätze in Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien und den Niederlanden (DACHINL). Zur Feier der Eröffnung des Büros in den Niederlanden erhielt eine Maschine ein besonderes Design. Unter Eisenbahnfreunden wird die Lok „Hollandpiercer“ genannt.

Photo: D. Schärer

Elektrolokomotive 193 206-0

REGIOJET

Ep	VI
	119
	NEM
	Next18
	R1
	LED

Photomontage

- Fein detailliertes Modell mit vier Stromabnehmern
- Im grenzüberschreitenden Einsatz vor Fernverkehrszügen
- Mit neuem Motor und überarbeitetem Getriebe

739392:

- Mit schaltbarem Fernlicht
- Modell mit Digital-Decoder und digital schaltbaren Sound- und Lichtfunktionen
- Sound in Kooperation mit LeoSoundLab

Regiojet wurde 2009 als Tochtergesellschaft von Student Agency in Brünn gegründet. 2011 übernahm Regiojet von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) 28 gebrauchte Eurofima-Wagen, ein Jahr später von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) weitere zwölf. Hauptsächlich für die seit Dezember 2014 bediente Verbindung Bratislava – Žilina – Košice hat Regiojet außerdem drei Vectron-Lokomotiven der BR 193 bei ELL Austria angemietet. Außerdem wurden weitere 18 Wagen von der ÖBB gekauft, so dass insgesamt 84 ehemalige österreichische Wagen im Bestand sind.

Q3/2021		
739312	=	4/1
739392	=	4/1

3-tlg. Set: Eurofimawagen

REGIOJET

Ep	VI
	495
	NEM
	946901

Photo: HO

Q3/2021
881902

Der Regiojet (kurz RJ bzw. RGJ) ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen in Tschechien mit Sitz in Brünn. Es ist ein Tochterunternehmen von Student Agency in Kooperation mit Keolis. Das Unternehmen bietet auch Linienfernbusreisen an und ist auf der Strecke Berlin–Dresden–Prag auch in Deutschland vertreten. Am 10. Dezember 2017 wurde der Fernverkehr auf die Relation Wien–Brünn–Prag ausgeweitet, womit Regiojet auch Verbindungen in Österreich anbietet.

Photo: R. Auerweck

FLEISCHMANN

ELEKTRO
LOKOMOTIVE

Photo: M. Puech

Elektrolokomotive BB 7200

In den 1970er Jahren begann die Französische Staatsbahn ein Beschaffungsprogramm für neue Mehrzweck-Lokomotiven. Basierend auf einem Modul-System für die verschiedenen Anforderungen an Traktion und Stromsystem, wurde von Alsthom und Matériel de Traction Électrique (MTE) auf Grundlage der BB 15000 (Wechselstromvariante) die Gleichstromvariante BB 7200 und als Mehrsystemvariante die BB 22200 entwickelt. Die Serienbezeichnung der BB 22200 bildet die Summe aus denen der beiden Schwesterbauarten.

Für den Einsatz auf dem französischen Gleichstromnetz beschafften die Französischen Staatsbahnen (SNCF) ab 1976 insgesamt 237 Stück der Serie BB 7200. Das Design der Lokomotiven mit der sogenannten „nez cassé“ (gebrochenen Nase) stammt aus der Hand des Franzosen Paul Arzens, welcher zur damaligen Zeit für das Design mehrerer SNCF-Loks verantwortlich war. Ab der Lokomotive mit der Betriebsnummer 7236 wurde die Frontscheibe zugunsten eines geräumigeren Führerstands weniger steil ausgeführt.

Als Mehrzwecklokomotiven werden sie sowohl vor schweren Güterzügen als auch vor schnellen Reisezügen eingesetzt. Dafür wurden in die einheitliche Grundkonstruktion unterschiedliche Getriebeübersetzungen eingebaut. Die 68 Loks für den Güterzugeinsatz haben eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bei einer Stundenleistung von rund 4.000 kW. Die Maschinen für den Reisezugdienst sind für 160 km/h zugelassen.

Bei der Ablieferung waren alle Lokomotiven der Serie BB 7200 in der damals aktuellen „Béton“-Farbgebung (grau mit orangefarbiger Zierlinie) lackiert. Ab dem Jahr 2000 wurden die Loks konform der Zugehörigkeit zu den verschiedenen Geschäftsbereichen der SNCF umlackiert.

Elektrolokomotive BB 22200

Auf derselben Plattform aufbauend, wurde die Serie BB 22200 für den Einsatz sowohl auf dem mit 1,5 kV elektrifizierten Gleichstromnetz als auch auf dem mit 25 kV 50 Hz elektrifizierten Wechselstromnetz der SNCF, gebaut. In den Jahren 1976 bis 1986 wurden in sechs Bauserien insgesamt 205 Lokomotiven geliefert. Durch die Mehrsystemfähigkeit und die Auslegung als Universallokomotive kommen die BB 22200 auf nahezu allen normalspurigen elektrifizierten Strecken Frankreichs vor Güter- und Personenzügen zum Einsatz. Zur Bespannung von Wendezügen wurden ab 2006 einige Lokomotiven mit einer Wendezugsteuerung nachgerüstet.

Die mit „Béton"-Farbgebung gelieferten Loks wurden mit der Zeit immer bunter. Ab 1996 wurden im Zuge von Instandsetzungsarbeiten einige Loks mit der Lackierung „Corail +" und „Multiservices" versehen. Die Aufsplitterung der SNCF in unterschiedliche Geschäftsbereiche brachte ab dem Jahr 2000 umfassende Neulackierungen mit sich. Im Güterbereich erhielten die Loks die grüne Farbgebung „Fret" (jadegrün, weiß und zwei Grautöne). Die Loks des Fernverkehrs wurden mit der Livrée „En voyage" bzw. „Fantôme" versehen. Die im Regionalverkehr (TER) eingesetzten Maschinen erhielten regionale Farbgebungen, die der SNCF Infra zugeordneten Loks wurden gelb mit einem roten Längsstreifen unterhalb der Dachkante lackiert.

Elektrolokomotive BB 7200

SNCF

Ep	IV
	109
	NEM
	Next18
	R1
	LED

neu konstruktion

Photo: H0

Q4/2021		
732135	=	4/1
732205	= 🔊	4/1

- Fein detailliert ausgeführtes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Filigrane Ausführung der Stromabnehmer

732205:

- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Digital schaltbare Soundfunktionen

Elektrolokomotive BB 22347

neu konstruktion

SNCF

Ep	V-VI
	109
	NEM
	Next18
	R1
	LED

Photo: H0

- Version im silber-grauen Multiservice-Design
- Fein detailliert ausgeführtes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Filigrane Ausführung der Stromabnehmer

732206:

- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Digital schaltbare Soundfunktionen

Q4/2021		
732136	=	4/1
732206	= 🔊	4/1

FLEISCHMANN

ELEKTRO

LOKOMOTIVE NS 1600

Auf Basis der französischen Elektrolokomotive BB 7200 erhielten die Niederländischen Staatsbahnen 58 Stück vierachsige Elektrolokomotiven der Serie 1600. Sie waren mit Einführung im Jahre 1981 die stärksten Lokomotiven im Fuhrpark der NS. Die Maschinen für das niederländische Gleichstromnetz mit 1,5 kV waren für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 180 km/h ausgelegt, die zugelassene Höchstgeschwindigkeit im täglichen Dienst war 140 km/h. An Leistung brachten sie 4. 540 kW auf die Schiene. Alle Lokomotiven wurden mit Wappen von niederländischen Städten geschmückt.

Als modernisierte Variante der Serie 1600 wurden von 1991 bis 1994 81 Maschinen der Serie 1700 beschafft. Sie unterscheiden sich durch den verstärkten Einsatz von Elektronikkomponenten sowie einem neueren Zugsicherungssystem und einem anderen Bremssystem.

Mit der Fusion des niederländischen Güterverkehrs mit der deutschen Railion Gruppe erhielt die DB AG Zugang zu einem Teil der Elektrolokomotiven der Serie 1600 der NS. Im Zuge dessen behielten diese Loks ihre alten Nummern und die bei den NS verbliebenen Maschinen wurden unter Beibehaltung der Loknummer in Serie 1800 geändert.

Mit der 1607 hielt die NS auch einen echten Weltrekordhalter in ihrem Fuhrpark: Die Lokomotive bespannte im Jahre 1989 einen aus rund 60 Reisezugwagen gebildeten Zug und beförderte damit den längsten Reisezug der Welt. Heute befinden sich einige Lokomotiven bei privaten Bahngesellschaften im Einsatz. Die Lokomotive 1632 wird von der HSL in einem auffälligen Schachbrett-Design eingesetzt. Auch die Firma Locon betreibt mit der 9908 eine Lokomotive aus dem ehemaligen NS Fuhrpark. Beide Loks werden überwiegend im Güterverkehr sowie vor Sonderzügen eingesetzt.

Elektrolokomotive 1601

NS

Ep	IV
	109
	NEM
	Next18
	R1
	LED

neu konstruktion

Photo: J. Ype/Sammlung Brutzer

- Ursprungsausführung ohne Klimaanlage
- Fein detailliert ausgeführtes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Filigrane Ausführung der Stromabnehmer

732170:

- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Digital schaltbare Soundfunktionen

Q3/2021		
732100	=	4/1
732170	= 🔊	4/1

Auf Basis der französischen Elektrolokomotive BB 7200 erhielten die NS die vierachsigen Elektrolokomotiven der Serie 1600. Sie waren mit Einführung im Jahre 1981 die stärksten Lokomotiven im Fuhrpark der NS. Mit einem Dienstgewicht von 83 t leisteten sie 4.540 kW und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h.

Elektrolokomotive 1616

n: neu konstruktion

DB AG

Ep	VI
	109
	NEM
	Next18
	R1
	LED

Photo: Marcel van Eupen

- Ausführung mit Klimaanlage
- Fein detailliert ausgeführtes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Filigrane Ausführung der Stromabnehmer

732171:

- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Digital schaltbare Soundfunktionen

Q3/2021		
732101	=	4/1
732171	= 🔊	4/1

Mit der Fusion des niederländischen Güterverkehrs mit der deutschen Railion Gruppe erhielt die DB AG Zugang zu einem Teil der Elektrolokomotiven der Serie 1600 der NS. 2012 wurden zehn Maschinen im Zuge der Instandhaltung verkehrsrot lackiert. Auf Initiative einiger Lokführer wurden die letzten drei Lokomotiven zum Einsatzende bei DB Cargo NL im Jahr 2020 mit Abschiedstexten beklebt.

FLEISCHMANN

DIESEL

LOKOMOTIVE BR V 188

Photo: RKrauss/SC

Dieselelektrische Doppellokomotive D 311/BR V 188/BR 288

1941 und 1942 wurden insgesamt vier Doppellokomotiven der Type D 311 von der Deutschen Wehrmacht in Dienst gestellt. Die auch als „Walli“ bezeichnete D 311.01 a/b wurde auf der Halbinsel Krim eingesetzt. Sie rangierte mit Ihrer Schwestermaschine D 311.02 a/b die „Dora“, das größte je gebaute Eisenbahngeschütz. Die Lokomotiven D 311.03 und 04 waren für den Einsatz mit dem Geschütz „Schwerer Gustav 2“ vorgesehen und leisteten vermutlich im Westen Dienst. Eine fünfte und sechste Doppellokomotive wurde zwar noch bei Krupp bestellt, konnte aber wegen der Kriegsereignisse nicht mehr gebaut werden.

Die Maschinen waren mit elektrischer Kraftübertragung ausgestattet. In jeder Halbeinheit versorgte ein vom Dieselmotor direkt angetriebener Gleichstrom-Generator die elektrischen Fahrmotoren an jedem der je vier Radsätze mit Energie. Die Achsfolgebezeichnung war dementsprechend Do+Do. Die Steuerungen beider Lokhälften waren elektrisch gekoppelt und wurden von dem jeweils vorausfahrenden Führerstand aus bedient. Das Gesamtgewicht der Maschine betrug 147 Tonnen. Die Höchstgeschwindigkeit war auf 75 km/h ausgelegt. In der Feuerstellung der „Dora“ lieferten die Lokomotiven auch die elektrische Energie zum Betrieb des Geschützes.

Zu Kriegsende befand sich die Doppellok D 311.03 A/B in der Nähe von Freilassing, die nach der Instandsetzung 1948-49 bei Krauss-Maffei als V 188 001 a/b von der „Reichsbahn West“ wieder in Betrieb genommen werden konnte. Die in den Niederlanden aufgefundene D 311.04 A/B konnte Ende 1949 von der noch jungen Deutschen Bundesbahn gekauft werden. Diese Maschine wurde nach der Aufarbeitung dann 1951 als V 188 002 a/b dem Betrieb übergeben. Nur mehr als Ersatzteilspender verwendet wurde die bei Krupp in Essen aufgelaufene D 311.02 A/B. Die beiden wieder hergestellten Maschinen der BR V 188 bewährten sich im schweren Güterzug- und Schiebedienst, vorwiegend auf der Spessart-Rampe. Ende der 1950er Jahre erfolgte eine Umrüstung auf Maybach-Motoren, wie sie auch in der V 200.0 und im VT 08 Verwendung fanden.

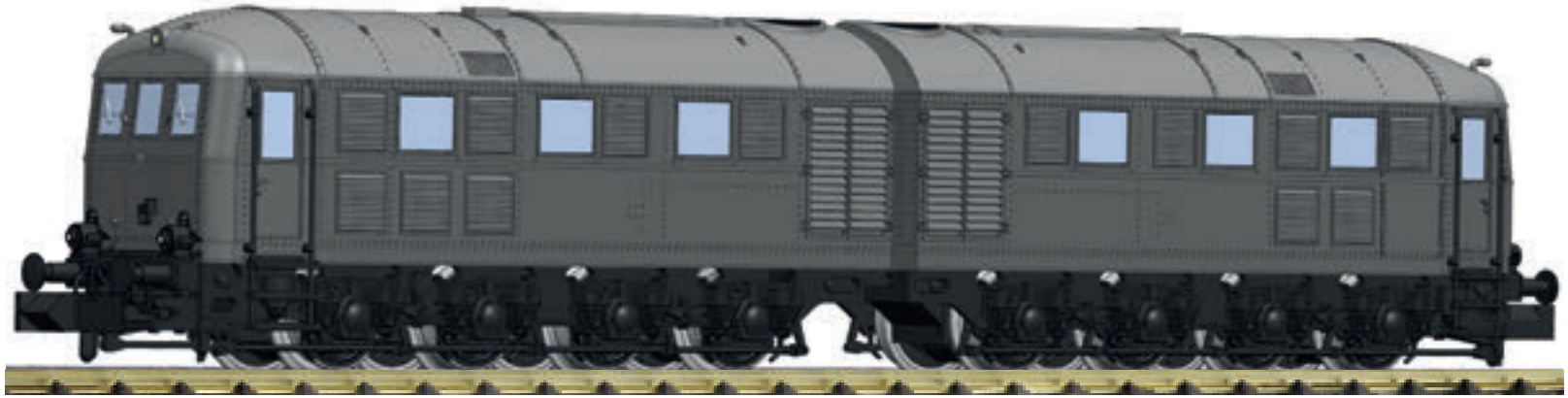
Nach einem Generatorschaden musste die V 188 001 bereits 1968 abgestellt werden. V 188 002, später 288 002 war noch bis 1972 im Fränkischen Raum in Betrieb. 1973 wurden beide Maschinen verschrottet.

Dieselelektrische Doppellokomotive D311.01

n: neu konstruktion

DWM

Ep	II
	141
	NEM
	Next18
	R1
	LED



CAD Zeichnung

- Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- An den Stirnseiten mit großer Steckdose
- Rahmenblenden mit je 8 Sandkästen
- Fahrtrichtungsabhängiges 2-Spitzenlicht mit Verdunkelungslampen

725171:

- Spitzenlicht je Seite separat abschaltbar
- Obere Stirnlampe vorne und hinten separat schaltbar
- Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung schaltbar
- Soundfunktionen schaltbar
- Großer Lautsprecher mit Resonanzkörper für einen kräftigen Sound
- Pufferkondensator

Q4/2021		
725101	=	2/2
725171	= 🔊	2/2

3-tlg. Set: Schwerlast-Flachwagen

DRB

Ep	II
	204

SSy

SSy

SSy

Q4/2021
845606

- Beladen mit Panzerkampfwagen „Panther V“
- Unterschiedliche Turmnummern als Decal beiliegend
- In Kooperation mit Artitec®

4-tlg. Set: Güterwagen

DRB

Ep	II
	252
	NEM

Photomontage

- Passend zur Diesellokomotive D311.01, Art.-Nr. 725101/725171

Q4/2021
880907

Das Set besteht aus einem gedeckten Güterwagen mit Bremserhaus, Gattung G10, mit zwei beweglichen Schiebetüren, einem gedeckten Güterwagen, Gattung Gl „Dresden“, mit zwei beweglichen Schiebetüren, einem offenen Güterwagen, Gattung Om „Breslau“, mit Kohlebeladung und einem Kesselwagen mit Bremserhaus.

Dieselelektrische Doppellokomotive 288 002-9

n: neu konstruktion

DB

Ep	IV
	141
	NEM
	Next18
	R1
	LED

CAD Zeichnung

- Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Dächer mit zusätzlichen Lüftergittern in den Dachrundungen
- Rahmenblenden mit je 4 Sandkästen und INDUSI-Nachbildung
- Fahrtrichtungsabhängiges 3-Spitzenlicht und zwei rote Schlussleuchten

725170:

- 3-Spitzenlicht je Seite separat abschaltbar
- Schlussleuchten separat schaltbar
- Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung schaltbar
- Soundfunktionen schaltbar
- Großer Lautsprecher mit Resonanzkörper für einen kräftigen Sound
- Pufferkondensator

Q4/2021		
725100	=	2/2
725170	= 🔊	2/2

6-tlg. Set: Güterwagen

DB

Ep	III-IV
	446
	NEM

Gbs 252

Gmhs 53

Es 050

Hbis 299

Kbs

Photomontage

- Passend zur Diesellokomotive BR 288, Art.-Nr. 725100/725170

Q4/2021
880906

Das Set besteht aus einem gedeckten Güterwagen, Gattung Gbs 252, einem gedeckten Güterwagen, Gattung Gmhs 53, mit zwei beweglichen Schiebetüren, einem offenen Güterwagen, Gattung Es 050, einem Schiebewandwagen, Gattung Hbis 299, einem Steckrungenwagen, Gattung Kbs und einem Kesselwagen mit Bremserbühne.

Diesellokomotive 218 217-8

DB

Ep	IV
	102
	NEM
	Next18
	R1
	LED

Photomontage

- Modell in TEE-Lackierung mit feinen, separat angesetzten Steckteilen
  724289:
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Digital schaltbare Soundfunktionen
- Führerstandsbeleuchtung
- Z21 Führerstand verfügbar

Q4/2021		
724219	=	4/1
724289	=	4/1

Ab 1971 stellte die Deutsche Bundesbahn 398 Serienloks der BR 218 in Dienst und setzt sie sowohl vor Reise- als auch vor Güterzügen ein. Sie werden auf den meisten nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bei einer Leistung von 1.840 kW. Die Baureihe 218 hat im Laufe der Zeit einige Farbvarianten durchwandert. Die ersten 218er wurden noch in der für Diesellokomotiven üblichen Farbgebung in purpurrot geliefert. Ab 1975 bestimmten die Farben Ozeanblau/Beige das äußere Bild der Lokomotiven. Als Einzelstück erhielt 218 217 einen Versuchsanstrich in TEE-Farben, den sie bis 2002 behielt.

Diesellokomotive BR 260

update

DB

Ep	IV
	65
	R1
	LED

Photomontage

- Wartungsfreier Motor
- Mittlere Achse angefedert
- Gestänge aus Metall
- Vorbauten exakt maßstäblich
- Separat angesetzte Rangierer-Griffstangen
- Freier Führerhausdurchblick
  722481:
- Digital schaltbare Lichtfunktionen

Q2/2021		
722401	=	3/0
722481	DCC	3/0

Akkutriebwagen BR 515 mit Steuerwagen

DB

Ep	IV
	293
	NEM
	Next18
	R1
	LED

Q2/2021

740101	=	2/1
740171	=	2/1

Photo: R. Scheller

- Freier Durchblick durch den Fahrgastraum
- Mit separat angesetzten Steckteilen
- Spitzenlicht und Innenbeleuchtung mittels DIP-Schalter schaltbar

740171:

- Mit Decoder im Trieb- und im Steuerwagen
- Schaltbare Licht und Soundfunktionen
- Innenbeleuchtung
- Z21 Führerstand verfügbar

Der Betrieb mit Akkutriebwagen wurde in Deutschland schon vor dem Ersten Weltkrieg eingeführt. Nach 1945 begann die Deutsche Bundesbahn sich wieder mit dieser Antriebsart zu beschäftigen. Als „Limburger Zigarre“ hat der ETA 176 sich einen Namen gemacht, jedoch wurden nur acht Stück davon gebaut. Vom ETA 150 (ab 1968 Baureihe 515) wurden bis 1965 insgesamt 232 Einheiten gebaut. Weiters wurden noch 216 Steuerwagen der Bauart ESA 150 (später Baureihe 815) in Betrieb genommen.

Diesellokomotive 218 156-8

DB AG

Ep	V
	102
	NEM
	Next18
	R1
	LED

Q4/2021

724220	=	4/1
724300	=	4/1

Photo: W. Brutzer

- Ausführung in orientroter Lackierung
- Modell mit feinen, separat angesetzten Steckteilen

724300:

- Mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Digital schaltbare Soundfunktionen
- Führerstandsbeleuchtung
- Z21 Führerstand verfügbar

FLEISCHMANN

URLAUBS
ZÜGE

Photo: R. Rossberg

Der Urlaub im heutigen Sinne entstand in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen. Endlich konnte sich ein großer Teil der Bevölkerung eine Fahrt in die Ferien leisten. Die Eisenbahn spielte dabei eine wichtige Rolle. Nach dem zweiten Weltkrieg steigerte sich das Reisefieber der Deutschen von Jahr zu Jahr.

Vorerst entwickelten sich überregionale Verkehrsströme, mit langlaufenden Fernschnellzügen, über die Grenzen (West-)Deutschlands hinaus. Darunter die Routen von der Kanalküste Richtung Balkan und Südosteuropa sowie von Westeuropa nach Skandinavien. Für viele Strecken gab es Kurswagenverkehre. Dabei werden die Wagen an Knotenbahnhöfen von einem auf den anderen Zug mit anderem Laufweg beigegeben. Auf diese Weise entfällt das Umsteigen. Egal ob in die Sommerfrische ans Meer, zum Wandern oder zum Wintersport in die Berge oder zum mehrtägigen Städtebesuch. Es gab viele Möglichkeiten die Eisenbahn für Ferienreisen zu nutzen. Damit verbunden sind auch große Zugnamen wie der „Alpen-See-Express“, „Johann Strauß“, „Christoforus-Express“, und viele mehr.

4-tlg. Dieseltriebzug BR 601

DB

Ep	IV
	480
	NEM 651
	R1
	LED

Photomontage

- Im Betriebszustand der 1980er Jahre
- Vorbildgetreu lackiert und beschriftet
- Ab Werk mit Innenbeleuchtung ausgestattet

  741085:
- Erstmals mit Sound in beiden Triebköpfen

Q2/2021			
741005	=	2/2	
741085	=	2/2	

Mit der Einführung des Baureihenschemas der DB zum 1. Januar 1968 wurden die Triebköpfe des VT 11.5 zur BR 601 umnummeriert, die Mittelwagen zur BR 901. 1971 richtete die Deutsche Bundesbahn das Intercitysystem als ein Städteschnellverkehrs-System mit 1.-Klasse-Fahrzeugen im Zwei-Stunden-Takt ein. Im Schnitt wurden täglich sechs Einheiten eingesetzt. Nach einem Umbau folgte ab 1980 der Einsatz im Touristiksonderverkehr („Alpen-See-Express“). Ausgehend von Hamburg und Dortmund verkehrten die Touristikzüge in beliebte Urlaubsregionen Süddeutschlands und Österreichs.

3-tlg. Set: Ergänzungswagen „Alpen-See-Express“

DB

Ep VI

345

Photomontage

Q1/2021

741006

- Im Betriebszustand der 1980er Jahre
- Vorbildgetreu lackiert und beschriftet
- Ab Werk mit Innenbeleuchtung ausgestattet

Photo: Roland Scheller

Diesellokomotive BR 363

DB AG

Ep	V-VI
	65
	R1
	LED

Photomontage

- Wartungsfreier Motor
- LED-Spitzenbeleuchtung beidseitig
- Mittlere Achse angefedert
- Gestänge aus Metall
- Vorbauten exakt maßstäblich
- Separat angesetzte Rangierer-Griffstangen
- Freier Führerhausdurchblick

722482:

- Digital schaltbare Lichtfunktionen

Q2/2021		
722402	=	3/0
722482	DCC	3/0

Um den Mangel an leistungsfähigen Rangierlokomotiven zu beheben, beschaffte die Deutsche Bundesbahn ab Mitte der 1950er Jahre die Lokomotiven der Baureihe V 60. Diese auf nahezu allen deutschen Rangierbahnhöfen anzutreffenden Maschinen erreichten im Rangiergang eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, im Streckengang 60 km/h. Anfang der 1990er Jahre stellte man die ersten Überlegungen an einige Maschinen mit einem Motor moderner Bauart zu remotorisieren. Ab 1997 wurden dann ausschließlich bereits auf Funkfernsteuerung umgebaute Maschinen mit einem Caterpillar-Motor ausgerüstet und zur Baureihe 363 umgezeichnet.

Diesellokomotive V 180 227

DR

Ep	III
	121
	NEM
	Next18
	R1
	LED

Photomontage

- 4-achsige Ausführung
- Lackierung mit Doppelbauchbinde
- Sehr detailliert ausgeführtes Modell mit separat angesetzten Steckteilen

721473:

- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Digital schaltbare Soundfunktionen

Q4/2021		
721403	=	4/1
721473	=	4/1

Diesellokomotive Rh 2048

ÖBB

Ep	V
	78
	R1

Photomontage

- Vorbildgetreu lackiert und beschriftet
- Metalldruckguss-Fahrgestell

722887:

- Mit eingebautem Digitaldecoder

Q2/2021		
722807	=	4/1
722887	DCC	4/1

Diesellokomotive M62 902

GySEV

Ep	IV-V
	110
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED

Photo: H0

- Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Ausführung in orange-gelber Farbgebung

725291:

- In der Digitalversion mit vorbildgerechtem Sound ausgestattet
- Mit digital schaltbaren Licht- und Soundfunktionen

Q4/2021		
725211	=	4/1
725291	=	4/1

Diesellokomotive M62

RZD

Ep	VI
	110
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED

Photo: H0

- In aktueller rot/grauer Farbgebung
- Fein detailliert ausgeführtes Modell mit separat angesetzten Steckteilen

725290:

- In der Digitalversion mit vorbildgerechtem Sound ausgestattet
- Mit digital schaltbaren Licht- und Soundfunktionen

Q1/2021		
725210	=	4/1
725290	=	4/1

Premium – z21 Digitalset: Dampflokomotive BR 044 mit Erzzug

DB

Ep	IV
	609
	NEM
	Next18
	R1
	LED

PREMIUM

INHALT:

1 digital gesteuerte Dampflokomotive der BR 044 mit DCC-Decoder und Henning-Sound
6 Selbstentladewagen
1 z21
1 Z21 WLANMAUS
1 WLAN-Router
1 Steckernetzteil

- Führerstandsbeleuchtung
- Triebwerksbeleuchtung mit 3 Lampen je Seite digital schaltbar

Schotterbettgleise für ein Gleisoval (Radius R1) mit langem Überholgleis:

6 gerade Gleise 9100, 8 gebogene Gleise 9120, 1 linke Bogenweiche 9168, 1 rechte Bogenweiche 9169, 1 Aufgleisgerät 9480, Elektrisches Anschlussmaterial.
Anlagengröße: 85 x 45 cm. Gleislänge: ca. 3,20 m.

Q3/2021
931898

z21 start Digitalset: Elektrolokomotive BR 151 mit Güterzug

DB

Ep	IV
	404
	NEM
	NEM 651
	R1
	LED

INHALT:

- 1 digital gesteuerte Elektrolokomotive BR 151
- 3 Selbstentladewagen
- 1 z21 start
- 1 FLEISCHMANN multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

Schotterbettgleise für ein Oval (Radius R1) mit Abstellgleis
(5 x 9100, 3 x 9101, 1 x 9114, 8 x 9120, 1 x 9170, 1 x 9116),
elektrisches Anschlussmaterial.
Anlagengröße: 96 cm x 40 cm.

Q1/2021
931896

Photomontage

z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 212 mit Bauzug

DB

Ep	IV
	401
	NEM
	R1

INHALT:

- 1 Diesellok BR 212 mit werkseitig fest eingelötetem Decoder
- 1 Bauzugwagen
- 1 vierteiliger Kranzug
- 1 z21 start
- 1 FLEISCHMANN multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

Schotterbettgleise für ein Oval (Radius R1) mit Abstellgleis
(5 x 9100, 3 x 9101, 1 x 9114, 8 x 9120, 1 x 9170, 1 x 9116),
elektrisches Anschlussmaterial.
Anlagengröße: 96 cm x 40 cm.

Q3/2021
931899

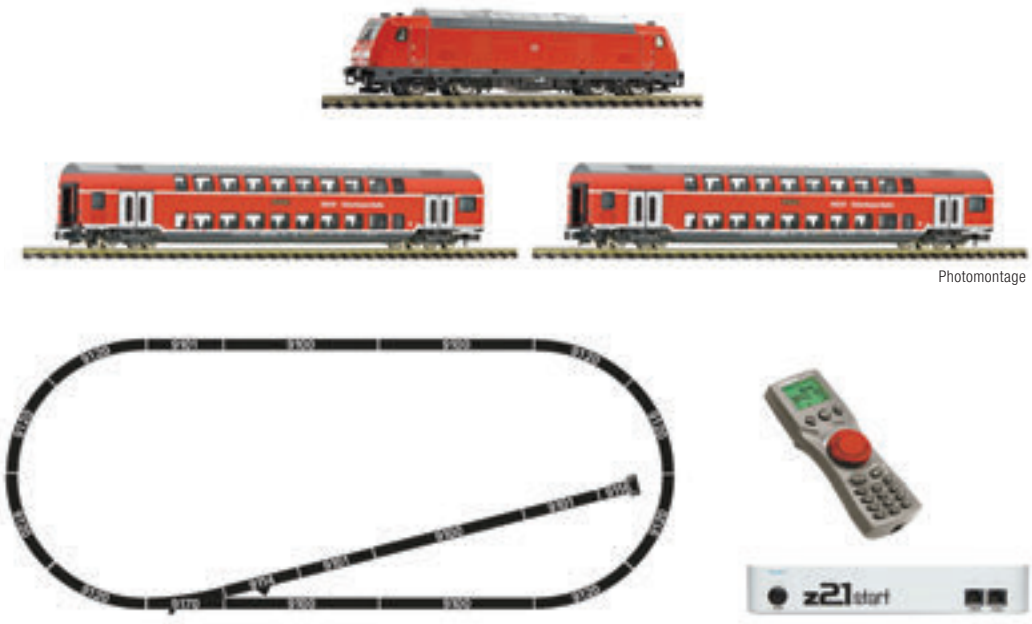
z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 245 mit Personenzug

DB AG

Ep	VI
	452
	NEM
	Next18
	R1
	LED

INHALT:

- 1 digital gesteuerte Diesellokomotive BR 245, DB AG
- 2 Doppelstockwagen
- 1 z21 start
- 1 FLEISCHMANN multiMAUS
- 1 Steckernetzteil



Photomontage

Q2/2021

931897

Schotterbettgleise für ein Oval (Radius R1) mit Abstellgleis (5 x 9100, 3 x 9101, 1 x 9114, 8 x 9120, 1 x 9170, 1 x 9116), elektrisches Anschlussmaterial.
Anlagengröße: 96 cm x 40 cm.

Foto: Patrick Herting

FLEISCHMANN

PERSONEN
WAGEN

Die Schnellzugwagen Norm UIC-X der Deutschen Bundesbahn

Nach Gründung der Deutschen Bundesbahn wurde begonnen eine neue Generation von Schnellzugwagen zu entwickeln. Die Wagen der Bauartgruppe 53 stellten die ersten modernen, in größeren Stückzahlen beschafften Schnellzugwagen der DB dar. Die Fahrzeuge wurden ab 1953 gebaut und stellten lange Zeit den Grundstock des Schnellzug-Wagenparks der DB. Diese Wagen verfügten über einen bis dahin in Europa nicht gekannten Komfort.

Eine neue Norm des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) forderte ab 1960 eine höhere Festigkeit des Wagenkastens. Durch den Einbau verstärkter Rammsäulen mussten die Wagenübergänge und die Einstiege verändert werden. Bei den Übergängen kamen zweiflügelige Schiebetüren zum Einbau, die Einstiege erhielten Drehfalttüren. 1961 legte die UIC die neuen Vorschriften als Standardwagen „UIC-X“ fest. Am Bau der Wagen waren eine Vielzahl von Waggonbaufirmen beteiligt (z. B. LHB, DWM, O & K, WMD, Uerdingen, WU, MBB, MAN, Credé, Hansa, Wegmann, ...)

Die ersten Wagen der Bauart AB4üm61 und B4üm61 hatten in der zweiten Klasse noch die Fenster der D-Zugwagen Verwendungsgruppe 53. In der darauf folgenden Serie wurden diese auf 1200 mm verbreitert. Bei den Wagen der zweiten Serie wurden weitere Umbauten und Verbesserungen vorgenommen. Die Aufstiege erhielten klappbare Trittstufen. Ursprünglich waren die Wagen für eine Spitzengeschwindigkeit von 140 km/h ausgelegt. Viele der Wagen wurden später mit Schlingerdämpfer und Magnetschienenbremsen für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ertüchtigt. Diese Wagen der Bauart Bm 234 wurden in Bm 235 umgezeichnet und ab 1979 im Intercity-Verkehr eingesetzt. Für den Interregio-Verkehr wurden diese Wagen einem weitgehenden Umbau unterzogen und waren „im“-Wagengattung in Zügen in und um Deutschland unterwegs.

Die Außerdienststellung dieser Wagenserie begann 1988. Einige der Wagen wurden an verschiedene Bahnverwaltungen (NS, Hector Rail, alex) verkauft. Viele dieser robusten Schnellzugwagen werden aber noch im Charter- und Nostalgieverkehr bei Privatbahnen eingesetzt.

4-tlg. Set „Popfarbener DC-Zug“

neu konstruktion

DB

Ep	IV
	660
	NEM
	944701

BDüm 273

Bm 232

Bm 232

Aüm 202

Photo: HO

■ Alle Wagen mit separat angesetzten Steckteilen und vorbildgerechter Pufferhöhe.

Als UIC-X-Wagen bezeichnet man mehr als 6.145 Schnellzugwagen der DB, die ab 1952 in Dienst gestellt wurden und teilweise ein halbes Jahrhundert lang in D-Zügen und im Intercity-Verkehr liefen. Diese Wagen verfügten über einen bis dahin in Europa nicht gekannten Komfort. Die Entwicklung von Schnellzugwagen in der neuen Standardlänge von 26,4 m wurde 1950 eingeleitet. Federführend war hier die Waggonfabrik Westwaggon in Köln-Deutz nach den Vorgaben der Wagenbau- und Einkaufsabteilung des Bundesbahn-Zentralamtes in Minden. Alle Wagen wurden mit Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz ausgestattet.

Q4/2021
881908

Schnellzugwagen 1. Klasse

DB

Ep	IV
165	
NEM	
944701	

Q3/2021

863920

A4üm Photomontage

Alle UIC-X-Wagen mit separat angesetzten Steckteilen und vorbildgerechter Pufferhöhe.

Schnellzugwagen 1./2. Klasse

neu konstruktion

DB

Ep	IV
165	
NEM	
944701	

Q3/2021

863925

ABüm 225 Photo: H0

Halbspeisewagen

DB

Ep	IV
165	
NEM	
944701	

Q3/2021

863921

BR4ymg-51 Photomontage

Schnellzugwagen 2. Klasse

DB

Ep	IV
165	
NEM	
944701	

B4üm Photomontage

Q3/2021

863922 863923

- Art.-Nr. 863923: geänderte Betriebsnummer

Schnellzugwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil

DB

Ep	IV
165	
NEM	
944701	

BD4üm Photo: H0

Q3/2021

863924

Schnellzugwagen 2. Klasse

DB AG

Ep	V
	165
	NEM
	944701

Bm 235 Photomontage

- Ausführung im IC-Design
- Art.-Nr. 863927: Geänderte Betriebsnummer
- Wagen mit separat angesetzten Steckteilen und vorbildgerechter Pufferhöhe

Q4/2021
863926
863927

Ab dem Jahr 2001 wurden alle IC-Wagen in einem neuen Farbschema gestaltet. Die Grundfarbe dieses Designs ist Lichtgrau (RAL 7035) mit einem breiten verkehrsroten Streifen (RAL 3020) unterhalb der Fenster. Auch einige UIC-X-Wagen in ursprünglicher Bauform erhielten diesen Anstrich und verkehrten als Verstärkerwagen in IC-Zügen.

2-tlg. Set: Umbauwagen

DB

Ep	IV
	166
	NEM
	LED

BD3yg

B3yg Photomontage

Q1/2021
809908

- 3-achsige Ausführung
- Ein Wagen mit Schlusslicht

2-tlg. Set: Umbauwagen

DB

Ep	IV
	166
	NEM

AB3yg

B3yg Photomontage

Q1/2021
809909

- 3-achsige Ausführung

Eilzugwagen 1./2. Klasse

ÖBB

Ep	IV
	131
	NEM
	944501

Q4/2021

867607

AB4ipüh Photomontage

- Mit großen Klassenziffern
- Lackierung in Tannengrün
- Ausführung mit Übersetzfenstern

Eilzugwagen 2. Klasse

ÖBB

Ep	IV
	131
	NEM
	944501

Q4/2021

867715 867716

B4ipüh Photomontage

- Andere Ordnungsnummer als 867716

Eilzug-Gepäckwagen

ÖBB

Ep	IV
	131
	NEM
	946901

Q4/2021

862903

D4üh Photomontage

- Passend zu Eilzugwagen

FLEISCHMANN

EINHEITS

WAGEN IV

Photo: D. Häusermann

EINHEITSWAGEN IV SBB

N | FLEISCHMANN

u: n:
update neu konstruktion

Die eher durchwachsenen Erfahrungen mit den Einheitswagen III in Aluminiumbauweise, veranlassten die Schweizerischen Bundesbahnen zusammen mit der Waggon-Industrie zur Entwicklung der Einheitswagen IV (EW IV). Die Wagen besitzen Baumerkmale sowohl der Corail-Wagen der SNCF als auch der von den SBB beschafften Eurofima-Wagen. Der Wagenkasten ist in geschweißter Stahl-Leichtbauweise gefertigt.

Die ersten klimatisierten Einheitswagen IV der 1. Klasse wurden 1981 abgeliefert, mit analog zu den Corail-Wagen zur Wagenmitte versetzten Schwenkschiebetüren. 1983 kamen 2. Klasse-Wagen und Speisewagen dazu. Insgesamt wurden 540 EW IV Reisezugwagen gebaut, davon 496 für die SBB. Auch die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS), die Schweizerische Südostbahn (SOB) und die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) beschaffte baugleiche Wagen. Im Laufe der Zeit wurden die EW IV Wagen der erwähnten Privatbahngesellschaften gegen für ihre Einsatzverhältnisse besser geeignete EW I, II und III der SBB umgetauscht. Es wurden keine Gepäckwagen der EW IV Bauart konstruiert, stattdessen wurden EW II Gepäckwagen adaptiert, später gebrauchte MC76-Gepäckwagen des Corail-Typs von der SNCF gekauft.

Mit der Verpendelung der Fernverkehrszüge ab dem Jahr 1996 beschaffte die SBB 60 Steuerwagen vom Typ IC Bt. Damit gebildete Intercity-Pendelzüge bestehen neben den Steuerwagen aus angepassten Zwischenwagen EW IV, ehemals französischen Gepäckwagen sowie Loks vom Typ Re 460. Das 62 Plätze bietende Fahrzeug basiert konzeptionell auf den bekannten Eurocity Wagen. Zur Ausstattung gehören ferner ein Rollstuhl-, Kinderwagen- und Veloabteil sowie ein geschlossenes WC-System mit Bioreaktor. Kopfform und Führerstand entsprechen weitestgehend den Lokomotiven Re 460, womit ein homogenes Erscheinungsbild erreicht wird.

Die EW IV Wagen und die dazugehörenden Steuer- und Gepäckwagen änderten ihr Aussehen im Verlaufe der Zeit nur unwesentlich. Die anfänglich etwas konservativ wirkende grün/steingrau, grün/crème und blau/crème Farbgebung wich einem attraktiven schwarz/weiß. Bei den Reisenden sind die Wagen wegen des großzügigen Interieurs mit Vis-à-vis-Bestuhlung und dem ruhigen Laufverhalten auch bei hohen Geschwindigkeiten sehr beliebt. Die EW-IV-Wagen sind mit diversen Modernisierungen bis heute praktisch in der gesamten Schweiz im Einsatz.

Reisezugwagen 1. Klasse

update

SBB

Ep	VI
	165
	NEM
	946901

A

Photo: H0

Für alle EW-IV-Wagen gilt:

- verbesserte Kurzkupplungskinematik für problemlosen Pendelzugbetrieb
- Drehgestelle mit Schlingerdämpfern
- Verfeinerte Fensterrahmen

Q4/2021

890320

Reisezugwagen 1. Klasse mit Serviceabteil

update

SBB

Ep	VI
	165
	NEM
	946901

AS

Photo: H0

Q4/2021

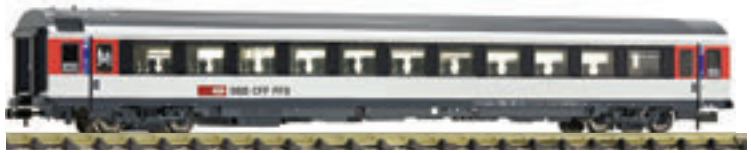
890321

Reisezugwagen 2. Klasse

update

SBB

Ep	VI
	165
	NEM
	946901



B

Photo: H0

Q4/2021

890322

890323

- Art.-Nr. 890323: Geänderte Betriebsnummer

Steuerwagen 2. Klasse für EW-IV-Pendelzüge

update

SBB

Ep	VI
	165
	NEM
	LED
	945301

Bt

Photo: H0

Q4/2021

890324

- Offene Frontschürze für Kupplungsmontage beiliegend
- Mit Funktionsdecoder für Lichtwechsel (weiß/rot) sowohl für Analog- als auch Digitalbetrieb

Photo: M. Stefani

Speisewagen

SBB

Ep	VI
	165
	NEM

WRm

Photo: H0

Q4/2021
890325

- Drehgestelle mit Schlingerdämpfern
- Vorbildgerechte Ausführung ohne Stromabnehmer
- Passende Ergänzung zu allen EW-IV-Wagen
- Modell in aktueller Lackierung

Schlafwagen

FS

Ep	IV
	165
	NEM
	946901

T2S

Photomontage

Q3/2021

860711

- Einsatz im internationalen Nachtzugverkehr

Photo: V. van Werkhoven

ICK-Reisezugwagen 1. Klasse

NS

Ep	V
	165
	NEM
	944701

Aimz Photo: H0

Q3/2021

863997

- Ideale Ergänzung zur E-Lok Serie 1600, Art. Nr.: 732100, 732170
- Wagen mit separat angesetzten Steckteilen und vorbildgerechter Pufferhöhe

ICK-Reisezugwagen 2. Klasse

NS

Ep	V
	165
	NEM
	944701

Bimz Photo: H0

Q4/2021

863998

863999

- Wagen mit separat angesetzten Steckteilen und vorbildgerechter Pufferhöhe
- Art.-Nr. 863999: Geänderte Betriebsnummer

FLEISCHMANN

KESSEL

WAGEN

Photo: P. Driesch Slg. S. Carstens

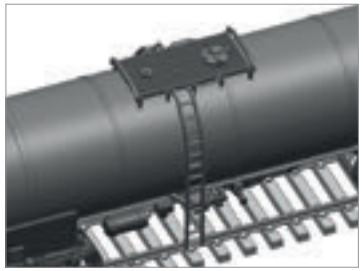
Kesselwagen, Gattung Uahs/Zas

Kesselwagen dienen bei der Eisenbahn zum Transport von Flüssigkeiten und Gasen. Sie werden meist von oben befüllt und nach unten entleert. Um eine Implosion des Kessels beim Entleeren zu verhindern, wird oft ein Zwangsbelüftungssystem eingebaut. Dabei öffnet sich bei der Entladung gleichzeitig mit dem Zapfventil ein Belüftungsventil. Die Wagen mit Zwangsbelüftungssystem sind mit einer senkrechten, weißen Bauchbinde in Wagenmitte gekennzeichnet. Zur Entleerung muss der Domdeckel nicht geöffnet werden.

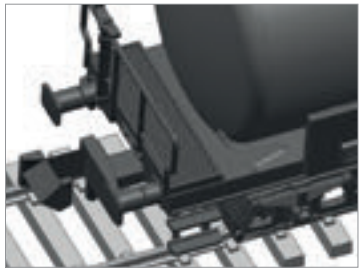
Die ab 1972 gebauten vierachsigen Kesselwagen der Gattung Uahs (ab 1980 Zas) mit einem Fassungsvermögen von 880 hl bzw. 88 m³ wurden von Waggonvermietungsfirmen bei vielen Bahnverwaltungen als Privatwagen [P] eingestellt. Die Wagen standen zum Transport von Schweröl und Mineralölprodukten im Einsatz.

Neben dem bevorzugten Einsatzgebiet im Ganzzugverkehr von den Seehäfen ins Binnenland, verkehren sie auch im Einzelwagenverkehr z. B. zu den Entladestellen von Mineralölhandelsbetrieben.

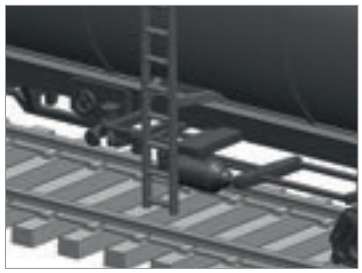
KESSELWAGEN / CAD DETAILANSICHTEN



■ Separat angesetzte Aufstiegsleitern und Plattform



■ Filigrane Geländer und Aufstiege



■ Freistehende Leitungen am Kesselboden

CAD Zeichnung

■ Vorbildgerechte Drehgestellausführungen

2-tlg. Set: Kesselwagen

neu konstruktion

VTG

Ep	IV
	196
	NEM

Q3/2021

825810

Uahs

Uahs

CAD Zeichnung

2-tlg. Set: Kesselwagen

neu konstruktion

ÖBB

Ep	IV-V
	196
	NEM

Q3/2021

825812

Uahs

Uahs

CAD Zeichnung

3-tlg. Set: Kesselwagen

neu konstruktion

GATX

Ep	VI
	294
	NEM

Q3/2021

825813

Zans

Zans

Zans

CAD Zeichnung

- Wagen mit Drehgestellen Bauart Y25 geschweißt
- Mit runden Puffern

Kesselwagen

neu konstruktion

SNCB

Ep	IV
	98
	NEM

Q3/2021

825811

Uahs

CAD Zeichnung

- Fein detaillierte Nachbildung der Armaturen und Bremsanlage

2-tlg. Set: Kesselwagen

neu konstruktion

PKP

Ep	V
	196
	NEM

Q3/2021

825814

Zas

Zas

CAD Zeichnung

FLEISCHMANN

SCHIEBE

WANDWAGEN

n: neu konstruktion

Schiebewandwagen

Bei praktisch allen europäischen Bahnverwaltungen sind die 2-achsigen Schiebewandwagen der Gattung Hbbi(ll)ns(s) zurzeit Standardwagen. Der Wagen ist bestens geeignet für den Transport von witterungsempfindlichen, großvolumigen und palettierten Ladegütern.

Unter der Typenbezeichnung Hbbillns bzw. Hbbins (ohne Zwischenwände für den Transportschutz) wurden verschiedene Bauarten hergestellt. Im Vergleich zu unseren bisherigen Schiebewandwagen-Modellen ist das Fehlen des schmalen Überdaches am Scheitel das charakteristischste Unterscheidungsmerkmal für diesen Wagentyp. Auch die U-förmigen Entriegelungshebel an den Stirnseiten sind typisch. Das Vorbild unseres Modells wurde erstmals von der Wagonbaufirma in Niesky/Sachsen für die Ahaus Alstätter Eisenbahn AG (AAE) gebaut und ist u. a. bei ÖBB, SBB, AAE, BDZ, CD und GySEV im Wagenbestand.

Die Bauweise gestattet einen schnellen und wirtschaftlichen Umschlag sowie die Sicherung eines ausreichenden Ladungsschutzes. Das Fahrzeug garantiert mit seinem Schiebewandsystem eine optimale Zugänglichkeit der Ladefläche von jeder Seite mit Gabelstaplern, Hubwagen, usw. Auch die Be- und Entladung von oben mittels Kran ist möglich. Kennzeichnend sind eine große Ladebreite und Ladehöhe durch optimale Ausnutzung des UIC-Begrenzungsprofils. Auf der Ladefläche ist Platz für bis zu 44 Euro-Paletten. Die Wagons der Gattung Hbbillns sind mit bis zu sechs Trennwänden ausgerüstet. Diese dienen der zusätzlichen Sicherung der Ladung gegen Verschieben in Wagenlängsrichtung. Der Wagen schützt gegen Witterungseinflüsse, besitzt jedoch keine Lüftung oder Temperaturregelung. Das Fahrzeug ist auf dem Streckennetz der RIV-Bahnverwaltungen freizügig einsetzbar.

SCHIEBEWANDWAGEN / CAD DETAILANSICHTEN

■ Filigrane Umsetzung der Achslager

■ Fein detaillierte Stirnwände mit freistehenden Verriegelungen und Stangen

CAD Zeichnung

■ Aufwendig nachgebildeter Wagenunterboden

■ Freistehdende Rangierertritte und Griffstangen

Schiebewandwagen

neu konstruktion

AAE

Ep	VI
	97
	NEM

Hbbillns CAD Zeichnung

Gilt für alle Schiebewandwagen

- Fein detaillierte Stirn- und Seitenwände
- Griffe und Betätigungsstangen separat angesetzt
- Vorbildgerechtes Fahrgestell

Q2/2021

826250

Schiebewandwagen

neu konstruktion

ÖBB

Ep	VI
	97
	NEM

Hbbillns CAD Zeichnung

Q2/2021

826252

Schiebewandwagen

neu konstruktion

SBB Cargo

Ep	VI
	97
	NEM

Hbbillns CAD Zeichnung

Q2/2021

826253

Schiebewandwagen

neu konstruktion

CD CARGO

Ep	VI
	97
	NEM

Hbbillns CAD Zeichnung

Q2/2021

826251

FLEISCHMANN

GÜTER WAGEN

Photo: F. Wilke Slg. S. Carstens

n: neu konstruktion

Gedeckter Güterwagen Gbs 1500

Gedeckte Güterwagen sind fast so alt wie die Eisenbahn selbst und dienen vornehmlich dem Stückguttransport. Die Deutsche Reichsbahn (DDR) konnte in den 1950er Jahren den Bedarf an diesen Fahrzeugen nur durch Umbau und Modernisierung älterer G-Wagen aufrechterhalten. 1966 begann das RAW „Einheit“ Leipzig mit dem Bau eines Musterwagens vom Typ Glmms mit gesickten Blechwänden, die innen mit Holz verkleidet waren. Diese Bauart ging ab 1968 auch bei der Gothaer Waggonfabrik in die Serienfertigung und wurde als Glmms 14.05 (ab 1977 als Gbs 1500) bezeichnet.

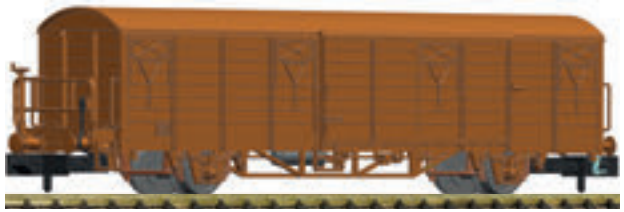
Der geschweißte Aufbau, mit seinen markanten gesickten Seitenwänden, reichte bis auf die Unterkante der Rahmenaußenlangträger herunter und wurde mit den Kastenprofilen verbunden. Dadurch konnte auf die herkömmlichen Wagenkastenstützen verzichtet werden. Der Großteil der Wagen wurde mit verstärkten Türen gebaut. Der Boden war für die Beladung mit Gabelstaplern geeignet und bestand aus Kieferbohlen.

Bis 1983 entstanden über 17.000 Stück der Gbs 1500 Konstruktion. Darunter verschiedene Ausführungen als Wärmeschutz- und Expressgutwagen. Einige Unterbauarten waren mit Bremserbühnen und Heizleitungen ausgestattet. Durch den Mangel an Produktionskapazitäten in den eigenen Werken, wurden auch Wagen in Serbien, Rumänien und sogar Spanien gebaut. Die Wagen waren durch die RIV, MC bzw. OPW-Verkehr Tauglichkeit über die Landesgrenzen der DDR hinaus im Einsatz und waren somit auch schon vor der Wende häufig in Güterzügen anderer Bahnverwaltungen zu sehen. Diese Wagen wurden nach der Wiedervereinigung im Bestand der DB AG noch bis in die späten 1990er Jahre eingesetzt. Die letzten wurden 2007 ausgemustert.

GEDECKTE GÜTERWAGEN / CAD DETAILANSICHTEN

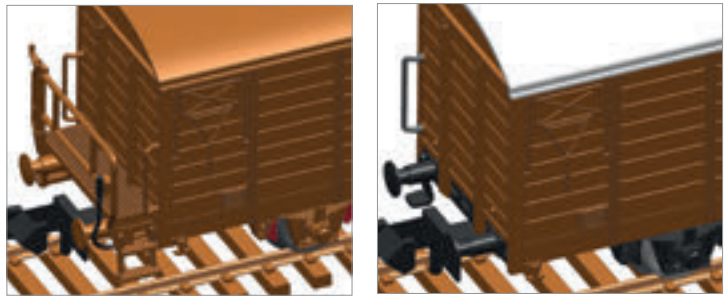
Ibblps 8258 826212

Gbs 258 826210



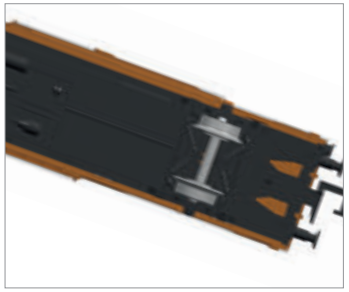
Gbqrss 1742 826214

■ Schiebetüren mit und ohne Verstärkung



■ Mit und ohne Bremserbühne

■ Mit beweglichen Schiebetüren



■ Aufwendig nachgebildeter Wagenunterboden

■ Filigrane Umsetzung der Bremsen

2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen

neu konstruktion

DR

Ep	IV
	176
	NEM

Glmms

Glmms

CAD Zeichnung

Q4/2021

826210

- Alle Wagen dieser Seite mit beweglichen Schiebetüren
- Variante ohne verstärkte Seitentüren

2-tlg. Set: Kühlwagen

neu konstruktion

DR

Ep	IV
	176
	NEM

Ibblps 8258

Ibblps 8258

CAD Zeichnung

Q4/2021

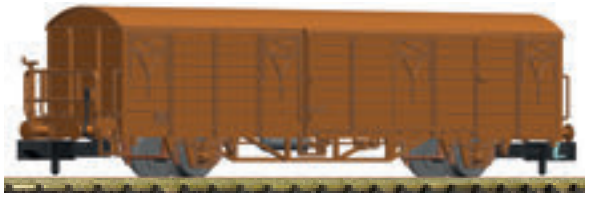
826212

2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen

neu konstruktion

DR

Ep	IV
	180
	NEM



Gbqrss 1742

Gbqrss 1742

CAD Zeichnung

Q4/2021

826214

- Beschriftung als Expressgutwagen
- Beide Wagen mit Bremserbühne

2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen

neu konstruktion

DB AG

Ep	V
	176
	NEM

Gbs 258

Gbs 258

CAD Zeichnung

Q4/2021

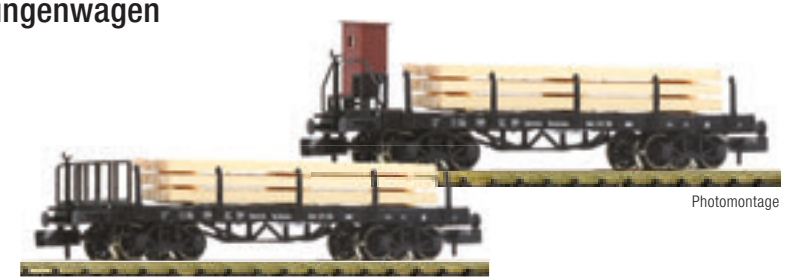
826213

- Fein detaillierte Modelle mit separat angesetzten Steckteilen
- Variante mit verstärkten Seitentüren

2-tlg. Set: Rungenwagen

DRG

Ep	II
	166
	NEM



SSk „Köln“

Photomontage

Q1/2021

828507

- Ein Wagen mit hochliegendem, offenem Bremserhaus
- Ein Wagen mit Bremserbühne

3-tlg. Set: Schotterwagen

DRG

Ep	II
	129
	NEM

Talbot

Talbot

Talbot

Photomontage

Q1/2021

822706

- Die unterschiedlich nummerierten Wagen sind mit Beladung versehen

Behältertragwagen-Doppeleinheit

DB

Ep	IV
	110
	NEM

BTs 50

Photomontage

Q4/2021

823306

- Fein detaillierte Ausführung mit abnehmbaren Behältern

2-tlg. Set: Kesselwagen

DB

Ep	IV
	110
	NEM

Photomontage

Q2/2021

841402

- Ausführung mit Bremserbühne

2-tlg. Set: Postgüterwagen

DBP

Ep	IV
	176
	NEM

Post 2ss-t/13

Post 2ss-t/13

Photomontage

Q2/2021

831513

- Ausführung: je ein Wagen in grüner bzw. brauner Farbgebung

Flachwagen

DB

Ep	IV
	88
	NEM

Rmms

Photomontage

Q3/2021

826707

3-tlg. Set 1: Kesselwagen

EVA

Ep	IV
	264
	NEM

Q1/2021

848028

Photomontage

- Wagen mit Drehgestellen Bauart Y25

3-tlg. Set 2: Kesselwagen

EVA

Ep	IV
	264
	NEM

Q1/2021

848029

Photomontage

- Wagen mit Minden-Deutz-Drehgestellen

Großraum-Schiebewandwagen

DB

Ep	IV-V
	145
	NEM

Q1/2021

838318

Habins

Photomontage

- Mit separat angesetzten Grifftstangen

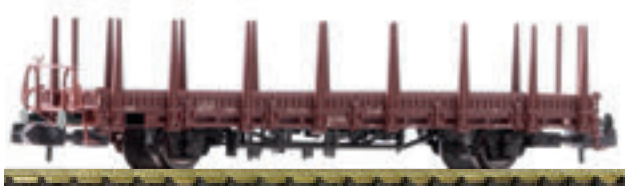
Steckrungenwagen

DB

Ep	IV
	86
	NEM

Q3/2021

825740



Kbs 443

Photomontage

- Ausführung mit Bremserbühne und runden Puffern

Druckgaskesselwagen

DB

Ep	IV-V
	110
	NEM

Q3/2021

849117

Zags

Photomontage

- Fein detaillierte Ausführung mit authentischer „LPG Margas“-Beschriftung
- Ausführung mit schwarzem Sonnendach

2-tlg. Set: Staubsilowagen

DR

Ep	IV
	238
	NEM

Uacs-x

Uacs-x

Photomontage

Q3/2021

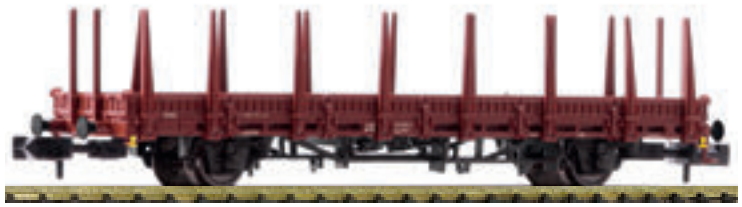
849006

- Mit vielen angesetzten Steckteilen zum Teil in durchbrochener Ausführung
- Ganzzug geeignet

Steckrungenwagen

DR

Ep	IV
	86
	NEM



Kbs

Photomontage

Q3/2021

825743

- Mit offenem Sprengwerk
- Ausführung mit runden Puffern

Großraum-Selbstentladewagen

DR

Ep	IV
	72
	NEM

Fad

Q1/2021

852216

- Ganzzug geeignet
- Die Wagen dienen zum Transport von Schwerlast-Schüttgütern, z. B. Erz, Kalkstein, Kohle, Koks oder Kies

2-tlg. Set: Staubsilowagen

GATX

Ep	V-VI
	238
	NEM

Uacs

Uacs Photomontage

Q3/2021

849008

- Ganzzug geeignet

Schwenkrungenwagen

DB AG

Ep	V
	86
	NEM

Ks 446 Photomontage

Q3/2021

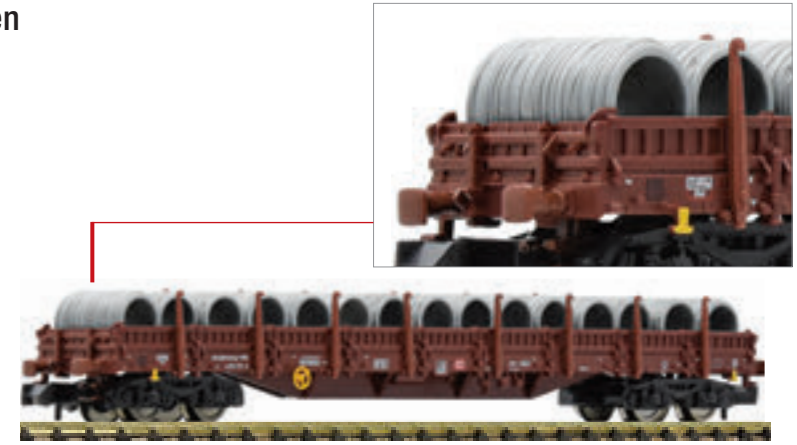
825744

- Ausführung mit runden Puffern
- Mit massivem Unterzug anstelle eines Sprengwerkes

Rungenwagen

DB AG

Ep	V-VI
	124
	NEM



Res

Q1/2021

828814

- Mit Drahtrollen beladen

6-tlg. Display: Druckgaskesselwagen

GATX/VTG

Ep	VI
	NEM

Je Wagen:

	110

Zags

Photomontage

Zags

Photomontage

Zags

Photomontage

Q4/2021

849110

- Ideal zur Bildung von Ganzzügen
- Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

3-tlg. Set: Güterwagen

ÖBB

Ep	III
	179
	NEM

Q4/2021
880905

Om *Om* *K* Photomontage

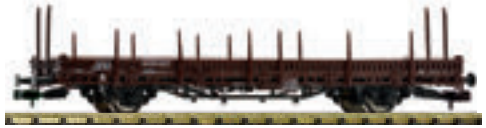
- Bewegliche Klappdeckel
- Offene Wagen mit Kohlebeladung

Schwenkrungenwagen

ÖBB

Ep	IV
	86
	NEM

Q3/2021
825745



Ks Photo: H0

- Ausführung mit braunem Fahrwerk und runden Puffern

Doppel-Schiebewandwageneinheit

ÖBB

Ep	IV-V
	176
	NEM

Q4/2021
833507

Hbis

- Beide Wagen sind mit einer lösbaren Deichsel starr verbunden
- Mit je vier Seitenwänden zum Öffnen

2-tlg. Set: Reisezug-Autotransportwagen

ÖBB

Ep	VI
	330
	NEM

Q3/2021
829502

DDm

DDm Photomontage

- Diese Wagen verkehren in Nightjet-Zügen der ÖBB und befördern Autos und Motorräder

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen

ÖBB

Ep	VI
	150
	NEM

Q4/2021
838820

Shimmns

Shimmns Photomontage

- In aktueller RCW-Beschriftung

4-tlg. Set: Rollende Landstraße

ÖBB

Ep	V
	526
	NEM
	944701

Bmcz

Saadkms

Saadkms

Saadkms

Photomontage

Q1/2021

881914

- Ein Niederflurwagen mit beiliegenden Pufferbohlen
- Zwei Zwischenwagen bei denen eine Wagenseite mit einer Niederflur-Kupplung ausgerüstet ist
- Passender Ergänzungswagen zur Nachbildung eines vorbildgerecht langen Zuges unter Art.-Nr. 827110

Niederflur-Mittelwagen

ÖBB

Ep	V
	117

Saadkms

Photomontage

Q1/2021

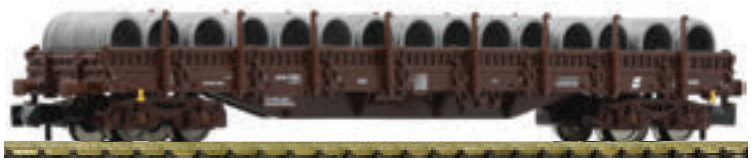
827110

- Zwischenwagen als passende Ergänzung zu Set 881914

Rungenwagen

ÖBB

Ep	V
	124
	NEM



Res

Photomontage

Q1/2021

828816

- Mit beweglichen Drehrungen
- Beladen mit Drahtrollen

Flachwagen

SNCB

Ep	IV-V
	124
	NEM

Remms Photomontage

Q3/2021
826708

- Modell mit gesickten Bordwänden
- Wagen mit Drehgestellen Bauart Y25, geschweißt

Druckgaskesselwagen

SBB

Ep	V
	110
	NEM

Zags Photomontage

Q3/2021
849118

- Fein detaillierte Ausführung mit authentischer „Carbagas“-Beschriftung

2-tlg. Set Großraum-Schiebewandwagen

WASCOSA

Ep	VI
	290
	NEM

Habbiillnss

Habbiillnss Photomontage

Q3/2021
838322

- Neue Aufschriften der Schweizer Post

2-tlg. Set: Schotterwagen

SBB

Ep	VI
	120
	NEM

Fccnpps (Xns)

Fccnpps (Xns) Photomontage

Q3/2021
822920

- Mit neuen Ordnungsnummern (als Artikel 822914) an den Wagen
- Ideal für den Baustellenverkehr

Containertragwagen

SBB

Ep	VI
	123
	NEM

Sgnss Photomontage

Q2/2021
865244

- Beladen mit zwei Wechselbehältern der SBB Cargo mit Werbemotiv „Im Zug statt im Stau”

3-tlg. Set: Rollende Autobahn

RALPIN

Ep	VI
	409
	NEM
	946901

T2S

Saadkmms

Saadkmms

Photomontage

Q3/2021

827112

- Ein Niederflurwagen mit beiliegenden Pufferbohlen
- Ein Zwischenwagen bei dem eine Wagenseite mit einer Niederflur-Kupplung ausgerüstet ist
- Passender Ergänzungswagen zur Nachbildung eines vorbildgerecht langen Zuges unter Art.-Nr. 827113

Niederflur-Mittelwagen

RALPIN

Ep	VI
	117

Saadkmms

Photomontage

Q3/2021

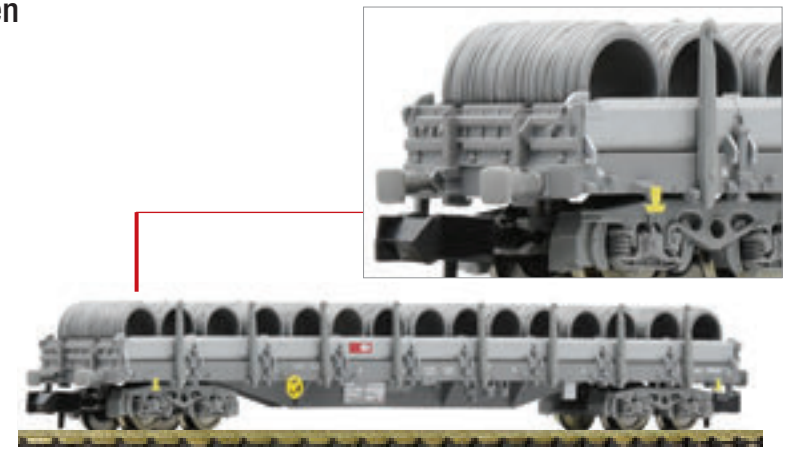
827113

- Zwischenwagen als passende Ergänzung zu Set 827112

Rungenwagen

SBB CARGO

Ep	VI
	124
	NEM



Res

Q1/2021

828824

- Mit beweglichen Drehrungen
- Beladen mit Drahtrollen

Schiebeplanenwagen

VTG

Ep	VI
	124
	NEM

Q2/2021
837712

Rilns Photomontage

- Realistische Struktur der Plane
- Einsatz: Transport von witterungsempfindlichen Gütern

Schwenkrungenwagen

SBB

Ep	VI
	86
	NEM

Q3/2021
825749

Ks Photomontage

- Mit Rechteck-Puffer

Containertragwagen

AAE

Ep	VI
	123
	NEM

Q4/2021
825214

Sgnss Photomontage

- Metalldruckguss-Fahrgestell

Schiebeplanenwagen

CD

Ep	VI
	124
	NEM

Q3/2021
837708

Rils Photomontage

Druckgaskesselwagen

DSB

Ep	IV
	110
	NEM

Q1/2021
849106

Zags Photomontage

- Fein detaillierte Ausführung ohne Sonnenschutzdach mit authentischer Beschriftung

Druckgaskesselwagen

RENFE

Ep	VI
	110
	NEM

Q1/2021
849107

Zags Photomontage

- Ausführung mit langem Sonnendach

FLEISCHMANN

KOMBINIERTER VERKEHR

Den Transport mit verschiedenen Verkehrsträgern bezeichnet man in der Fachsprache als kombinierten Verkehr. Der Clou an dieser Form des Verkehrs ist, dass die Ware während der gesamten Transportkette niemals ihr Transportbehältnis verlässt. Für Palettenware oder sperrige Güter dienen hier klassische LKW-Trailer oder Standard-Container, auch ISO-Container genannt, als Transportbehälter. Für flüssige Güter wie Treibstoffe oder Lebensmittel werden meist Tankcontainer verwendet.

Den eigentlichen Transport der Waren unterscheidet man in den einzelnen Streckenabschnitten. Der so genannte Vor- und Nachlauf in den Containerterminals findet hierbei meist direkt mit einem LKW statt. Angekommen im Umschlagterminal werden die kranbaren Auflieger bzw. Container dann mit riesigen Containerkränen auf die so genannten Taschenwagen verladen. Erkennbar sind kranbare Sattelauflieger beispielsweise an zwei, meist gelben, Markierungen an den Seitenwänden. Doch auch für nicht kranbare Auflieger gibt es mittlerweile eigene Taschen, mit denen diese in die Taschenwagen gehoben werden können, aber auch eigene Wagen, deren Tasche seitlich verschwenkt werden kann, Bedingung dafür ist eine ebenerdige Zufahrt zu den Wagen im Terminal.

Bereits seit einigen Jahrzehnten gibt es neben dem KV-Verkehr auch die Rollende Landstraße. Das Konzept ist der Transport der gesamten Lkws mit Zugmaschine über einen Teilbereich von vielgenutzten Streckenabschnitten wie beispielsweise der Brennerbahn in Österreich oder zwischen dem Deutschen Freiburg im Breisgau und dem italienischen Novara. Die Lkw-Fahrer verbringen hierbei die Reisezeit in bequemen Sitzwagen.

Gegenüber dem LKW als reinen Verkehrsträger bietet die Kombination im KV-Verkehr den Spediteuren vor allem ein deutliches Plus in der Umweltbilanz. Lediglich die so genannte „letzte Meile“ muss noch mit dem LKW erbracht werden. In den europaweiten Klimazielen steht der Ausbau dieser Verkehrsform mit all seinen notwendigen Anlagen, wie Terminals, an oberster Stelle und alle Betreiber dieser Verkehre verzeichnen Umsatzsteigerungen.

Photo: R. Auerweck

Taschenwagen

AAE

Ep	VI
	115
	NEM

Sdgmns 33/T3 Photomontage

Q1/2021
825058

- Beladen mit zwei Wechselpritschen der Spedition „Paneuropa“
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Filigrane Griffstangen und Bühnengeländer

Taschenwagen

AAE

Ep	VI
	115
	NEM

Sdgmns 33/T3 Photomontage

Q1/2021
825056

- Beladen mit zwei Wechselpritschen der Spedition „Terratrans“
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Filigrane Griffstangen und Bühnengeländer

Taschenwagen

AAE

Ep	VI
	115
	NEM

Sdgmns 33/T3 Photomontage

Q1/2021
825057

- Mit Wetron-Auflieger für Verkehr in Deutschland und den Niederlanden
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Filigrane Griffstangen und Bühnengeländer

Taschenwagen

AAE

Ep	VI
	115
	NEM

Sdgmns 33/T3 Photomontage

Q4/2021
825062

- Mit Auflieger der Spedition Arcese
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Filigrane Griffstangen und Bühnengeländer

Doppeltaschen-Gelenkwagen

CARGONET

Ep	VI
	219
	NEM

Sdggmrs IT2000

Photomontage

Q1/2021

825012

- Beladen mit Aufliegern der Spedition Kjell Hansen

Doppeltaschen-Gelenkwagen

WASCOSA

Ep	VI
	219
	NEM

Sdggmrs IT2000

Photomontage

Q3/2021

825013

- Beladen mit einem 40'-Container und zwei 20'-Containern

7-tlg. Display: Spedition Winner

PRIVAT

Ep	VI
	NEM

Sdggmrs IT2000

Sdggmrs IT2000

Sdggmrs IT2000

Sgns

Sdgmns 33/T3

Sgns

Sdgmns 33/T3

Photomontage

Q3/2021

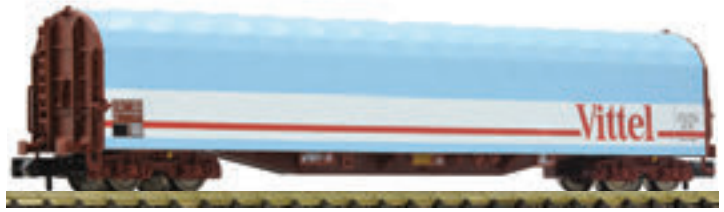
825030

- Im Display enthalten: 3 x T2000, 2 x T3, 2 x Sgns
- Alle LKW-Auflieger mit unterschiedlichen Trailer-Kennzeichen
- Ideal zur Bildung von Spedition Winner-Ganzzügen
- Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

Schiebeplanenwagen

SNCF

Ep	IV-V
	124
	NEM



Rils Photomontage

Q1/2021
837711

- Fein detaillierte Ausführung
- Mit separat angesetzten Griffstangen
- Realistische Struktur der Plane
- Ausführung mit rechteckigen Puffern

Schiebeplanenwagen

SNCF

Ep	V
	124
	NEM

Rils Photomontage

Q3/2021
837713

- Fein detaillierte Ausführung
- Realistische Struktur der Plane

Offener Güterwagen

GYSEV

Ep	IV-V
	88
	NEM

Eas Photomontage

Q2/2021
828348

- Diese Wagen verkehren in vielen Ländern Europas und sind für den Transport von witterungsunempfindlichen Ladegütern besonders gut geeignet

Flachwagen

FS

Ep	IV
	88
	NEM

Rmms Photomontage

Q3/2021
826709

- Wagen mit Drehgestellen Bauart Y25 geschweißt

Druckgaskesselwagen

FS

Ep	V
	110
	NEM

Zags Photomontage

Q1/2021
849108

- Ausführung mit kurzem Sonnenschutzdach

Kühlwagen der Brauerei „Van Vollenhoven's"

NS

Ep	III
	62
	NEM

Photomontage

Q4/2021
834802

- Ausführung mit Bremserbühne

2-tlg. Set: Druckgaskesselwagen

NS

Ep	IV
	220
	NEM

Zags

Zags

Photomontage

Q1/2021

849101

- Ganzzug geeignet
- Ausführung mit kurzem Sonnendach

Druckgaskesselwagen

PKP

Ep	V
	110
	NEM

Zags

Photomontage

Q1/2021

849109

- Fein detaillierte Ausführung mit authentischer Beschriftung
- Ausführung mit kurzem Sonnendach

3-tlg. Set: Selbstentladewagen

PKP CARGO

Ep	VI
	234
	NEM

Falns

Falns

Falns

Photomontage

Q3/2021

852330

- Ganzzug geeignet
- Die Wagen tragen unterschiedliche Betriebsnummern

Schwenkrungenwagen

PKP

Ep	V-VI
	86
	NEM

24Z

Photomontage

Q3/2021

825747

- Ausführung mit runden Puffern

Schiebewandwagen

SJ

Ep	V
	145
	NEM

Habins

Photomontage

Q1/2021

838319

- Fein detaillierte Ausführung
- Mit separat angesetzten Griffstangen

Die Nahverkehrs-Dampflok

706503 809908 809909

Im Schnellverkehr durch Deutschland

716905 863004 863103 863303 863104

Güter bewegen in der DDR

714406 849006 825743 849101

Das deutsche Krokodil im Güterverkehr

739421 848028 848029

Hochwertig durch die Schweiz

890324 890322 890321 890320 731402

Von den Bergen in die Niederlande

739283

865244

825058

825056

825057

Verschub mit der BR 260

722401

831513

841402

849101

Arbeitstier im Kombinierten Verkehr

739284

825030

825030

NEUHEITEN

Art. Nr.	Seite
781210	7
781290	7
716905	8
716975	8
709904	9
707504	9
707584	9
706503	10
706573	10
712306	11
712376	11
714406	12
714476	12
706104	12
706184	12
714407	13
714477	13
880904	13
731905	15
863004	16
863303	16
863103	16
863104	16
863105	16
781506	17
781576	17

Art. Nr.	Seite
739421	19
739491	19
733004	20
733074	20
734508	20
734578	20
746002	22
746072	22
746102	22
746402	23
737110	25
737190	25
805304	25
805305	25
805402	25
739284	26
739354	26
739420	26
739490	26
736607	28
736677	28
781703	28
781773	28
731402	29
731472	29
731321	29

Art. Nr.	Seite
731391	29
739279	30
739349	30
739283	30
739353	30
739312	32
739392	32
881902	33
732135	36
732205	36
732136	37
732206	37
732100	40
732170	40
732101	41
732171	41
725101	44
725171	44
845606	45
880907	45
725100	46
725170	46
880906	47
724219	48
724289	48
722401	48

Art. Nr.	Seite
722481	48
740101	49
740171	49
724220	49
724300	49
741005	52
741085	52
741006	53
722402	54
722482	54
721403	54
721473	54
722807	55
722887	55
725211	55
725291	55
725210	55
725290	55
931898	56
931896	57
931899	57
931897	58
881908	62
863920	63
863921	63
863922	63

Art. Nr.	Seite
863923	63
863925	63
863924	63
863926	64
863927	64
809908	64
809909	64
867607	65
867715	65
862903	65
867716	65
890320	68
890322	68
890323	68
890321	68
890324	68
890325	69
860711	70
863997	71
863998	71
863999	71
825810	75
825813	75
825811	75
825812	75
825814	75

Art. Nr.	Seite
826250	79
826253	79
826252	79
826251	79
826210	83
826214	83
826212	83
826213	83
828507	84
823306	84
831513	84
822706	84
841402	84
826707	84
848028	85
838318	85
825740	85
848029	85
849117	85
849006	86
825743	86
852216	86
849008	87
825744	87
828814	87
849110	88

Art. Nr.	Seite
880905	89
825745	89
829502	89
833507	89
838820	89
881914	90
827110	90
828816	90
826708	91
838322	91
822920	91
849118	91
865244	91
827112	92
827113	92
828824	92
837712	93
825214	93
849106	93
825749	93
837708	93
849107	93
825058	95
825057	95
825056	95
825062	95

Art. Nr.	Seite
825012	96
825013	96
825030	97
837711	98
828348	98
849108	98
826709	98
837713	98
834802	98
849101	99
852330	99
825747	99
849109	99
838319	99

Foto: Marcel Wenk

NOTIZEN

IMPRESSUM

Photo: M. Leidel

Newsletter

Abonnieren Sie den FLEISCHMANN Newsletter auf **www.fleischmann.de** und Sie sind immer informiert. Nur hier erfahren Sie alles über Neuheiten, Exklusivmodelle und Sonderserien.

Ersatzteile

Wir liefern auch Ersatzteile!
Auf **www.fleischmann.de** können Sie für Ihre Modelle auch die passenden Ersatzteile bestellen. Der Ersatzteilshop und Ersatzteilfinder hat 24 Stunden geöffnet und verschickt direkt zu Ihnen nach Hause!

Social Media

Bleiben Sie immer auf dem Laufenden und besuchen Sie uns auf **Facebook, Instagram** und **YouTube**.

Instagram

Hier erhalten Sie tägliche Infos zu unseren Modellen und Neuheiten.

YouTube

Herausgeber:
Modelleisenbahn GmbH / Plainbachstrasse 4 / 5101 Bergheim, Österreich
www.fleischmann.de

Bildnachweise:
Modelleisenbahn GmbH, Fleischmann-Archiv, Michael Zirn Photography GmbH, Hannes Auer Fotografie GmbH, Heinz Peter Gogg sowie bei den Bildern angegebene Fotografen.

Druck u. Verarbeitung:
Druckerei Berger, Ferdinand Berger & Söhne GmbH, Wiener Straße 80, 3580 Horn, Österreich

Copyright:
© 2021 Modelleisenbahn GmbH. Alle Rechte vorbehalten.
Dieser Katalog einschließlich aller seiner Teile, wie Daten und Bilder, sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung der Modelleisenbahn GmbH unzulässig und strafbar.
Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Verarbeitung oder Weiterverarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Warenbezeichnungen, Marken, Handels-namen oder Firmenbezeichnungen sowie sonstiger Kennzeichen in diesem Katalog berechtigt nicht zu der Annahme, dass diese von jedem frei benutzt werden dürfen. Vielmehr kann es sich auch dann um eingetragene Marken oder sonstige gesetzlich geschützte Kennzeichen handeln, wenn sie nicht eigens als solche markiert sind.

® Eingetragene Marken:
ROCO, FLEISCHMANN, FLÜSTERSCHLEIFER, ROCO LINE, GEOLINE, Z21, multiMAUS, smart RAIL
Markeninhaber: Modelleisenbahn GmbH, Plainbachstraße 4, 5101 Bergheim; Austria
Gem. §§ 10, 10a MarkenSchG verbietet der Markeninhaber Dritten, die eingetragenen Marken ohne seine Zustimmung im geschäftlichen Verkehr zu verwenden.

Haftung:
Die Modelleisenbahn GmbH bemüht sich, den Inhalt dieses Kataloges mit hoher Qualität zur Verfügung zu stellen.
Trotz höchstmöglicher Sorgfalt kann die Modelleisenbahn GmbH keine Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Aktualität oder Vollständigkeit der in diesem Katalog enthaltenen Inhalte und Informationen übernehmen. Für eventuelle Schäden materieller oder ideeller Art durch Nutzung, Nichtnutzung oder Vorenthaltung von fehlerhaften oder unvollständigen Informationen dieses Kataloges – sofern sie nicht durch nachweislichen Vorsatz oder nachweislich grobe Fahrlässigkeit seitens der Modelleisenbahn GmbH begründet sind – kann keinerlei Gewähr und Haftung übernommen werden.
Die Modelleisenbahn GmbH behält sich vor, jederzeit die Inhalte und die technischen Eigenschaften der angeführten Produkte zu aktualisieren. Viele Abbildungen zeigen Photomontagen und CAD-Zeichnungen. Die endgültige und gelieferte Ausführung der Modelle kann deshalb von den gezeigten Bildern abweichen. Elektrische und mechanische Daten und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.
Produkte aus der Serienproduktion können in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Es besteht durchaus die Möglichkeit, dass die abgebildeten oder beschriebenen Produkte möglicherweise nicht in ihrem Land erhältlich sind. Änderungen und Liefermöglichkeiten für die abgebildeten Produkte bleiben vorbehalten.

BAHNVERWALTUNGEN

K.K.Sts.B.	Kaiserlich-Königliche Staatsbahnen
ÖBB BBÖ	Österreichische Bundesbahnen – nach dem 2. Weltkrieg
K.Bay.Sts.B.	Königlich Bayerische Staatseisenbahn
K.P.E.V.	Königl. Preußische Eisenbahn-Verwaltung
DRG	Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (bis 1937)
DRB	Deutsche Reichsbahn (1937-1949)
DR	Deutsche Reichsbahn (nach 1945)
DB	Deutsche Bundesbahn (1951-1993)
DB AG	Deutsche Bahn AG (seit 1.1.1994)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen (SBB-CFF-FFS)
BLS	Lötschbergbahn AG Private Bahngesellschaft (Schweiz)
SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen
SNCB	Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen
NS	Niederländische Eisenbahnen
CFL	Luxemburgische Staatsbahn
RENFE	Spanische Eisenbahn
FS	Italienische Bundesbahnen
RZD	Russische Eisenbahnen
DSB	Dänische Staatsbahnen
CSD	Tschechoslowakische Staatsbahnen
ČD	Tschechische Staatsbahnen
PKP	Polnische Staatsbahnen
AAE	Privates Eisenbahnverkehrsunternehmen Ahaus Alstätter Eisenbahn
SŽ	Slowenische Eisenbahn

ZEICHENERKLÄRUNG

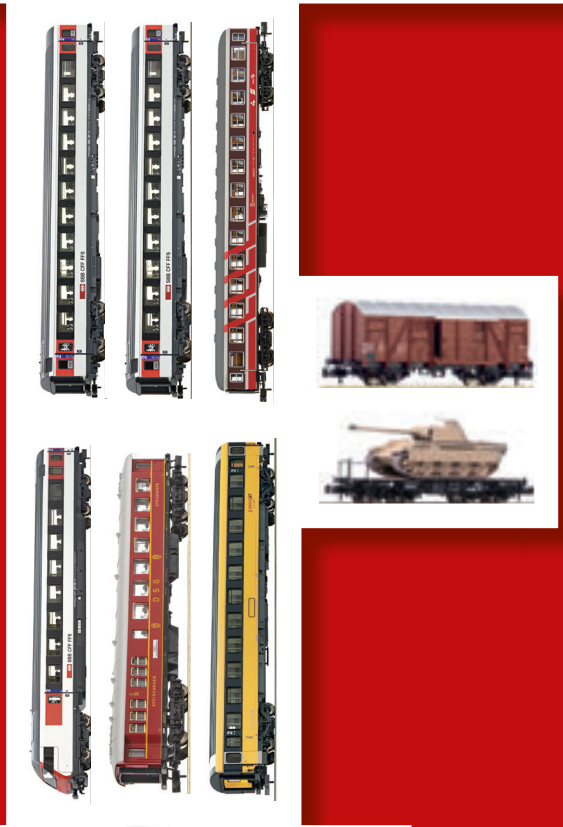
000000	Artikelnummer
Q1-4/2019	Erscheinungstermin 1.–4. Quartal im jeweiligen Jahr
Ep III	Epoche
221	Länge über Puffer
5/2	Antrieb auf x-Achsen/x-Achsen mit Haftreifen
=	Gleichstrom
=	Gleichstrom mit Sound
DCC	DCC (Digital ab Werk mit Decoder)
NEM 651	Schnittstelle 6-polig: NEM 651
Next18	Next18-Schnittstelle
NEM	Kupplungsaufnahme nach NEM 355 mit Kurzkupplungskinematik
	Spitzenlicht vorn
	Spitzenlicht mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Spitzenlicht weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd
CH	Spitzenlicht nach Ländervorbild (hier z.B. Schweiz)
LED	Beleuchtung mittels LED
	Beleuchtung mittels Glühbirne
	Zugschluss-Beleuchtung
	Innenbeleuchtung
9452	Innenbeleuchtung Einbausatz
	Digitalversion mit Pufferkondensator
R1	Mindestbefahrbarer Radius

EPOCHENERKLÄRUNG

Ep I	Epoche I: ca. 1870 – 1920
Ep II	Epoche II: ca. 1920 – 1945
Ep III	Epoche III: ca. 1945 – 1968
Ep IV	Epoche IV: ca. 1968 – 1994
Ep V	Epoche V: 1994 – 2006
Ep VI	Epoche VI: seit 2007

LÄNDERKENNUNG

- Österreich (A)
- Belgien (B)
- Schweiz (CH)
- Tschechische Republik (CZ)
- Deutschland (D)
- Dänemark (DK)
- Spanien (E)
- Frankreich (F)
- Ungarn (H)
- Italien (I)
- Luxemburg (L)
- Niederlande (NL)
- Norwegen (N)
- Polen (PL)
- Rumänien (RO)
- Russland (RUS)
- Schweden (S)
- Slowakische Republik (SK)
- Slowenien (SLO)
- Vereinigte Staaten (USA)
- Europäische Union (EU)



Ihr FLEISCHMANN-Fachhändler

992120

4 005575 196291

992120

FLEISCHMANN

Modelleisenbahn GmbH
Plainbachstrasse 4
5101 Bergheim | Österreich
www.fleischmann.de