2018

Spur/scale

HO N

# LEMKE

setzt : Maßstäbe

## LEMKE KATO

## HOBBYTRAIN

Präzisionsmodelle : Spur H0 & N

## MINIS

Maßstab 1:160

## LEMKE collection

# 25 Cent für 25 Jahre HOBBYTRAIN

## 1987 - 2012

AKTION MENSCH
DAS WIR GEWINNT

**„DAS WIR GEWINNT“** ist der Slogan der größten deutschen privaten Förderorganisation **„Aktion Mensch“**.

Auch wir haben – dank Ihnen, unseren Kunden – in den letzten Jahren viel gewonnen. Manche Auszeichnung für besonders gelungene Modelle, viele Komplimente für unseren Service und unsere Firma, Ihr Vertrauen in unsere Produkte, aber auch manch berechtigte Kritik, die uns hilft sich immer weiter zu verbessern.

Es ist ein wunderschönes Hobby dem wir uns da gemeinsam widmen, doch wissen wir alle, dass vielen Menschen in Deutschland weder ein solches Hobby noch andere Freizeitvergnügen dieser Art vergönnt sind.

Daher möchten wir im Jubiläumsjahr unserer Marke

HOBBYTRAIN

einen Beitrag dazu leisten, es künftig diesen Menschen ein bisschen besser gehen zu lassen.

Mit einem Cent pro HOBBYTRAIN-Jahr, sprich **25 Cent für jedes verkaufte HOBBYTRAIN Modell welches 2012 ausgeliefert wird**, werden wir den gemeinnützigen Verein „Aktion Mensch" unterstützen.

Mit jeder Ihrer Bestellungen unterstützen also auch Sie gleichermaßen die „Aktion Mensch".

**Vielen Dank im Voraus,**
**Ihr LEMKE-Team**

## Zeichenerklärung

K = KATO
H = HOBBYTRAIN
LC = LEMKE collection | MINIS Maßstab 1:160

NEU Neuheiten 2012 / Nouvelles 2012 / News 2012
NEU Neuheiten 2011 / Nouvelles 2011 / News 2011

Frontbeleuchtung / Front light / Eclairage frontale

Lichtwechsel rot/weiss / Light changes red / white / La lumière change rouge / blanc

Vorbereitet für Innenbeleuchtung / Prepared for room light / Prépare pour éclairage d'intérieur

Innenbeleuchtung / Room light / Éclairage d'intérieur

NEM NEM-Schacht / Holder for NEM couplers / Support s'attelage NEM

5-poliger Motor / 5-pole motor / Moteur à 5 pôles

R Empfohlener Radius / recommended radius / rayon recommandé

R2 Empfohlener Radius / recommended radius / rayon recommandé

R3 Empfohlener Radius / recommended radius / rayon recommandé

DC= Gleichstrom / Direct current / Courant continu

AC~ Wechselstrom / Alternating current / Courant alternativ

Vorbereitet für Decoder / Prepared for decoder / Prépare pour decoder

[AC] Mit Decoder / With decoder / Avec decoder

Federpuffer / Spring Butter / amortisseur ressort

### Epochen/Epochs/Epoques

I 1835 – 1920
II 1920 – 1945
III 1948 – 1968
IV 1968 – 1985
V 1985 – 2009
VI 2009 – heute

Alle Rechte, Änderungen, Irrtümer und Liefermöglichkeiten vorbehalten. Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr. Mit Erscheinen dieses Kataloges treten alle früheren Kataloge, Drucksachen und Preislisten außer Kraft. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit unserer Genehmigung. Lieferungen ab Werk an Privatpersonen sind nicht möglich.
Die Marken Hobbytrain und miNis sind eingetragene Marken der Lemke Collection GmbH, 42781 Haan.

All rights, alterations, errors, delivery commitments, specifications, descriptions etc., are reserved with the publicaion of this catalogue. All information are supplied without liability. All previous catalogue editions, printed matter and price lists are superseded. Reprint of catalogue or part of it not allowed without our permission. Delivery through the trade only. The brands Hobbytrain and miNis are registered brands of the Lemke Collection GmbH.

Tous droits, modifications, ereurs et possibilités de livraison sont réservés. Tous les informations données sans garantie. Par l'edition de ce catalogue, tous les catalogues, imprimés et listes de prix antérieurs ne sont plus valables. Reproduction du catalogue ou d'une partie du catalogue seulement avec notre consontement. La livraison à des particuliers par l'usine n'est pas possible. Les marques Hobbytrain and miNis sont des marques enregistrées de la compagnie Lemke Collection GmbH.

# Inhalt

## N

### Triebwagen / Schnellzüge
### Railcars / Fast-Trains


K ET 425 6
K ET 426 7
K AVE 102 Talgo 350 11
H Railjet 17
H SVT 137/155 Kruckenberg 19
H ET 403 19
H Diesel-Triebwagen VT 137 / VT 36.5 20
K Akkutriebwagen ETA / ESA 21
K Eurostar 30
K TGV Duplex 30
K TGV Thalys 31
K TGV POS Weltrekord 31


### Europäische E-Lokomotiven
### European Electrical Locomotives


H Preußische G 514-537 - BR E71[1] 4
H E 410 / BR 184 + E310 / BR 181 5
H Vectron BR193 Mehrsystemlok 8
H BR 189 / ES64 F4 / Re 474 9
H Schnellzuglok E10[1] / E40 / E110 / BR 139 / BR 140 10
K BR 7100 / NS 1300 11
K Mitsubishi 251 / 269 11
H Taurus - Europalok (Mehrsystemlok) 12
H Taurus - Europalok 13
K Re4/4-460 - 465 BLS 38
H SBB Re6/6 40
K Ae4/4 - Ae8/8 40
K Re4/4[1] 41


### Europäische Diesellokomotiven
### European Diesel Locomotives


H Vossloh G 2000 14
H Vossloh G 1700 / Am843 15
K Nohab 16
H Baureihe WR 200 - V 20 - V 270 17
H Schienenbus MAN VT26 22


### Dampflokomotiven
### Steamlocomotives


H BR 18[3] / Badische IVh 24
H BR 18[1] / Württembergische C 25


### Straßenbahn
### Tram


K Straßenbahn Startset 34
K Portram / Centram 35
K Düwag Typ Aufbauwagen 36
K Düwag Stadtbahnwagen M/N Typ M6 37
LC Cöln-Bonner-Rheinuferbahn 61


### Bahndienstfahrzeuge
### Maintenance Vehicles


H Robel 54 Gleiskraftwagen 26
H Klv 53 Rottenkraftwagen 27
H DBG Bauzugwagenset 27
H Gleisstopfmaschine 28


### Wagenprogramm
### Coaches and Freight cars


H City Night Line 13
H Railjet 17
H IC2000 Doppelstockwagen 39
H Neuschotterwagen 40
K RIC Schnellzugwagen 42
H Heizkesselwagen 45
H Orient-Express 46
H Containerwagen Sgjkkmms 699 48
H Containerwagen Sdggmrs 744 48
H Containerwagen Sggnos 715 48
H Containerwagen Sggnos 715 / Sggmrs 714 49
H Containerwagen Kgbs 442 49
H Flachwagen mit miNis 50
H Flachwagen Rlmms 56/Kls/Kbs 442/443 50
H Rungenwagen Remms 665 / Rmms 663 51
H Autotransporter Offs 60 / Laekks 543 52
H Flachwagen Kbs 442 52
H Flachwagen Kgs 52


### Japanische Modelle
### Japanese Models


K Triebzüge / Shinkansen 32
K Bauart C 50 33


### Sonderfahrzeuge / Sets
### Special Vehicles / Sets


H Militärfahrzeuge K5 Leopold / WR 200 18
H Straßen-/ Schienenbus BS 300 23
LC Straßenbahndepot 37
LC Bus-Depot 57
LC Post-Bus-Depot 57
LC miNis Themensets 59
LC Imprägnierwagenset 61


MINIS
Maßstab 1:160

### Automodelle N
### Car models N


LC Straßen-/ Schienenbus BS 300 23
LC VW 1600 Typ 3 53
LC VW Transporter 54
LC Büssing LU 11-16 / Commodore 56
LC Krupp Titan 56
LC MB Bus O 3500 57
LC MB Bus O 6600 H / 0320 H 57
LC Büssing Omnibus 1 1/2 Decker 57
LC MB L 322 58
LC Opel Blitz 60
LC MAN SÜ 240 60


## H0

### Triebwagen
### Railcars


H Diesel-Triebwagen VT 137 / VT 36.5 62
H Kruckenberg SVT 137/155 63


### Wagonprogramm
### Coaches and Freight cars


H Orient-Express 64
H Schnellzugwagen 66
H F-Zug Roland 67


### Straßenbahn
### Tram


LC Cöln-Bonner-Rheinuferbahn 61
K Düwag Aufbauwagen 68
LC Straßenbahndepot 69
H Posttram - München 69


### Seilbahn


JC Seilbahn 73


### Modellbahnzubehör H0/N
### Accessoires H0 / N


K Motorisierte Chassis -N- 33
K Gleismaterial H0 70
K Zubehör N 72
K Zubehör H0 72
H Zubehör N 72

# E-Lok

NEU

## Preußische G 514-537 – BR E 71[1]

Eine der vom Äußeren markantesten E-Loks war die von AEG gebaute Preußische Serie EG 511 – 537 (BR711) – im Volksmund genannt das Bügeleisen.

Erstmalig 1914 in Dienst gestellt, verrichteten diese Loks ihre Dienste bei der Preußischen Staatsbahn Ep. I, bei der Deutschen Reichsbahn Ep. II, bei der Deutschen Reichsbahn Ost Ep. III und bei der Deutschen Bundesbahn Ep. III. Zwei E 71 verblieben nach 1945 in Österreich, und die E 71.30 der Deutschen Reichsbahn wurde 1946 in die UdSSR abgegeben und kam aber 1952 wieder zurück.

Von 1938 bis 1947 fuhren fünf E 71 in Österreich auf der Tauernbahn und waren dem RBD Linz zugeordnet.

Nach 44 Jahren Dienstzeit wurden die letzten E 71 1959 ausgemustert. Ursprünglich für den Güterverkehr eingesetzt, verkehrten die Loks über Mitteldeutschland und Bayern bis nach Österreich und im Raum Basel und wechselten dabei in den Personenverkehr.

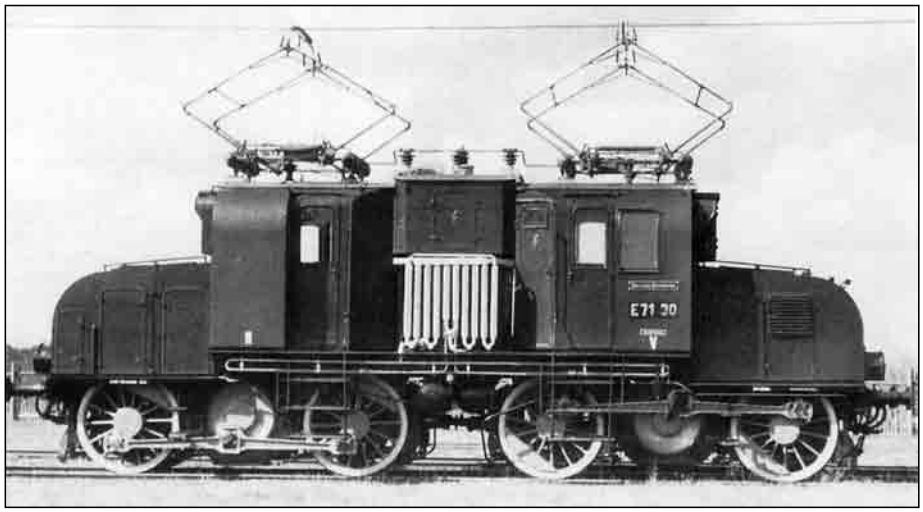
Erfreulicherweise blieben immerhin drei E 71 erhalten, von denen eine im Verkehrsmuseum Dresden steht, die 2. im Deutschen Technikmuseum in Berlin und die 3. Lok E 71.19 verblieb in Koblenz und ist im Besitz des DB Museums Nürnberg.

Hobbytrain hat sich als Vorbild die Version mit dem vergrößerten Führerstand, also ab Baumuster EG 514 zum Vorbild für das Spur N-Modell genommen.

AEG Werksfoto

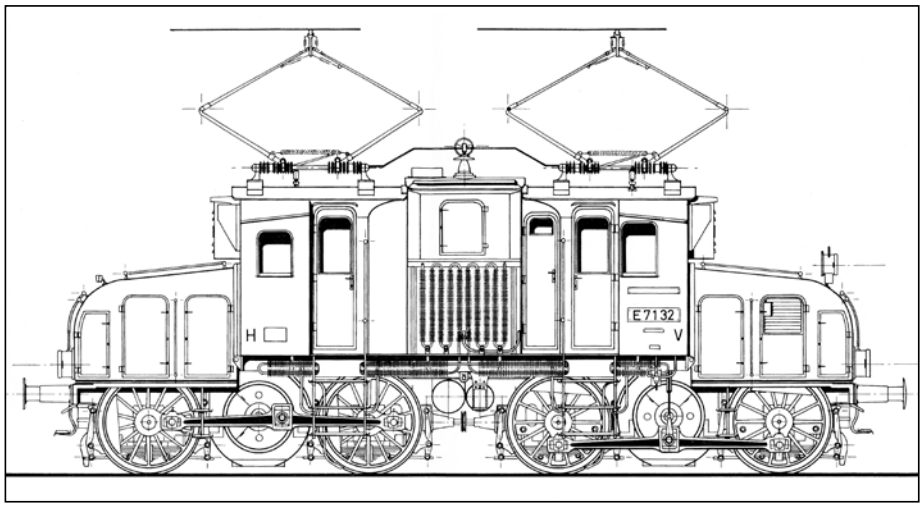
NEM I

**H2840** EG 514 KPEV Ep. I




NEM II

**H2841** E71[1] DRG Ep. II




NEM III

**H2842** BR E71 DB Ep. III

# E-Lok

## E 410 / BR 184 + E 310 / BR 181

NEU

1966 gab die DB einen Auftrag über den Bau der neuen Mehrsystem-lokomotiven als Viersystem-Lok (E 410) und Zweifrequenz-Lok (E 310). Diese Loks wurden eingesetzt für den stark angestiegenen grenzüberschreitenden Verkehr mit Belgien und Frankreich. Die E 410 (BR184) wurde bis Ende der 70er Jahre von Köln aus in Richtung Brüssel eingesetzt und später ans BW Saarbrücken abgegeben. Zusammen mit den dort bereits stationierten Loks der Baureihe E 310 (BR181) besorgten sie bis 2003 den grenzüberschreitenden Verkehr mit Frankreich. Besonders populär waren die E-Loks BR184 im TEE Einsatz zwischen Deutschland und Frankreich. Die letzten Loks dieser markanten Baureihe wurden nach über 36 Jahren Einsatz 2003 ausgemustert.

© LS Magazine - Foto Slg. Helmut Brinker

Standort Saarbrücken
für den grenzüberschreitenden
Verkehr Frankreich/
Deutschland.

NEM III

**H2880** BR E310 001 Ep. IIIb DB

Standort Saarbrücken
für den grenzüberschreitenden
Verkehr Frankreich/
Deutschland.

NEM IV V

**H2881** BR 181 001-9 Ep. IV-V, DB

Standort Köln
für den grenzüberschreitenden
Verkehr Frankreich/
Deutschland/Belgien.

NEM III

**H2882** BR E410 002 Ep. IIIb, DB

# Nahverkehrstriebwagen

## ET 425 DB – 4-teilig

Die Baureihen ET 424 / 425, hergestellt von Alstom LHB/Adtranz bzw. Bombardier/ Siemens, wurden ab dem Jahr 2000 bei der DB in Dienst gestellt. Die vierteiligen Nahverkehrszüge fahren im DB-Regio bzw. S-Bahn Verkehr unter anderem in Niedersachsen, NRW, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Baden-Württemberg, Bayern und Sachsen-Anhalt. Zurzeit verkehren knapp 300 dieser Triebzüge bei der DB und übernehmen damit ein Großteil des öffentlichen Personen-Nahverkehrs. Je nach Fahrgastaufkommen und Region bilden die Züge Doppeltraktionen und Flügelzüge. Bei unserem Modelle können durch die funktionsfähige Kupplung diese Szenarien originalgetreu nachgestellt werden. Obwohl auf den ersten Blick identisch, unterscheiden sich die Züge der unterschiedlichen Regionen optisch nicht nur hinsichtlich des Einsatzwecks als Regio- bzw. S-Bahn, sondern auch in vielen Details wie Länderwappen, Regionalverbund-Logos oder Tauf- und Liniennamen. Alle diese Details sind bei diesen Modellen berücksichtigt worden. Die Modell verfügen über beleuchtete Zugzielschilder sowie vorbildgerechten rot-weißen Lichtwechsel (abschaltbar für Doppeltraktion).

VI R2

**K10700** ET 425 DB Ep. VI Regio NRW Express RE1 Aachen – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm

VI R2

**K10701** ET425 DB Ep. VI Regio Baden Württemberg RE Stuttgart Hbf – Bietigheim-Bissingen - Vaihingen (Enz) – Mühlacker – Pforzheim Hbf – Karlsruhe Hbf

VI R2

**K10702** ET425 DB Ep. VI Regio Rhein Neckar S3 Karlsruhe Hbf – Bruchsal – Heidelberg Hbf – Mannheim Hbf – Ludwigshafen (Rhein) Hbf – Schifferstadt – Speyer Hbf – Germersheim

VI R2

**K10703** ET425 DB Ep. VI Regio Südwest RE1 Kaiserslautern – Saarbrücken – Trier – Koblenz

**K10704** ET425 DB Ep. VI Regio Bayern RE München Hbf – Augsburg Hbf;

**K10705** ET425 DB Ep. VI Regio Südost Magdeburg Hbf – Halle (Saale)

**K10706** ET425 DB Ep. VI Regio Nord Hannover Hbf– Lehrte – Wolfsburg Hbf

**K10707** ET425 DB Ep. VI Regio Hessen Mittelhessen Express SE30/40 Frankfurt (Main) Hbf – Gießen – (Marburg – Treysa) / (Wetzlar – Dillenburg)

## ET 426 DB – 2-teilig NEU

Die Baureihe ET 426, hergestellt von Alstom LHB/Adtranz bzw. Bombardier/ Siemens, wurden ab dem Jahr 2001 bei der DB in Dienst gestellt. Die zweiteiligen Nahverkehrszüge fahren im DB-Regio bzw. S-Bahn Verkehr unter anderem in NRW, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Baden-Württemberg und Bayern. Zurzeit verkehren ca. 45 dieser Triebzüge bei der DB und übernehmen Strecken mit geringerem Fahrgastaufkommen bzw. dienen der Verstärkung von Zugleistungen mit ET 425 in Ballungsräumen. Bei unserem Modell können durch die funktionsfähige Kupplung diese Szenarien originalgetreu nachgestellt werden. Obwohl auf den ersten Blick identisch, unterscheiden sich die Züge der unterschiedlichen Regionen optisch nicht nur hinsichtlich des Einsatzwecks als Regio- bzw. S-Bahn, sondern auch in vielen Details wie Länderwappen, Regionalverbund-Logos oder Tauf- und Liniennamen. Alle diese Details sind bei diesen Modellen berücksichtigt worden. Die Modell verfügen über beleuchtete Zugzielschilder sowie vorbilgerechten rot-weißen Lichtwechsel (abschaltbar für Doppeltraktion).

Abbildung zeigt Fotomuster

**K10750** ET426 DB Ep. VI Regio NRW
**K10751** ET426 DB Ep. VI Regio Bayern
**K10752** ET426 DB Ep. VI Regio Baden Württemberg
**K10753** ET426 DB Ep. VI Regio Südwest

# E-Lok

## Vectron BR 193 Mehrsystemlok

Foto: H. Müller

2010 präsentierte Siemens mit dem Vectron eine ganz neue Lokomotivgeneration, die für die unterschiedlichsten Einsatzgebiete entwickelt wurde. Die Loks sind sowohl für den internationalen Personenverkehr wie auch für den internationalen Güterverkehr mit Höchstgeschwindigkeiten bis zu 200 km/h konzipiert. Bedarfsgerecht für die verschiedenen europäischen Spannungssysteme gibt es Wechselstrom-, Gleichstrom- oder Multisystemversionen, erkennbar an den unterschiedlichen Pantographenausrüstungen; zwei innen liegende Pantographen für die DC Version, zwei außen liegende Pantographen für die AC Version und vier Pantographen für die Mehrsystemversion. Unter anderem hat auch Railpool bereits eine Anzahl Vectron disponiert.

NEM VI

**H2961** BR 193 Vectron. Ep. VI „Container"

NEM VI

**H2962** BR 193 Vectron. Ep. VI „Europa"

Foto: H. Müller

NEM VI

**H2963** BR 193 Vectron. Ep. VI „Railpool"

Foto: H. Müller

NEM VI

**H2966** HLE 18 SNCB. Ep. VI

## Vectron BR 193 / BR 189 Mehrsystemlok ES 64 F4

NEM VI

**H2965** Exklusiv Idee+Spiel , 2er-Set „White Ladies", Siemens-Loks auf Testfahrten, Ep. VI

# E-Lok

## BR 189 / ES 64 F4 / Re474

Von Siemens als ES64 F4 als 4-Stromsystem-Lok entwickelt, ist diese Lok in Deutschland vor allem als Baureihe 189 der Deutschen Bahn AG im Einsatz.

Aufgrund der Fähigkeit, unter allen vier in Kontinentaleuropa heimischen Stromsystemen zu fahren, findet man die Lok in Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich, in den Niederlanden, Polen, Slowenien, Kroatien, Schweiz und Schweden aktuell im Einsatz.

Der DB CityNightLine (CNL) ist eine Zuggattung für Nachtreisezüge in Europa und wird von den Bahngesellschaften DB AutoZug und CityNightLine AG / Schweiz betrieben. Anlässlich der Gründung 1995 wurden 3 Verbindungen eingeführt: Zürich-Wien, Wien-Köln, Zürich-Köln.

NEM V

**H2910** BR 189 090 City-Night-Line

NEM VI

**H2911** BR 189 Locomotion, Zebra Design blau

NEM VI

**H2913** BR 189 RTC, Zebra Design rot

Foto: H. Müller

NEM V

**H2912** BR 189 DB, rot

NEM V

**H2919** Re474 013-0 SBB Cargo

NEM V

**nur noch geringe Restmengen**

**H2914** 3-tlg. Garnitur mit 1 x Re474 SBB Cargo, blau/rot, 2 Flachwagen 2-achsig mit jeweils 2 x 20' Containern SBB Cargo Domino.

# E-Lok

## DB Schnellzuglok E 10¹ / E 40 / E 110 / BR 139 / BR 140

Vor 50 Jahren bestellte die Deutsche Bundesbahn die ersten Loks der aus den Vorserienloks E 10.001 bis 005 entwickelten modernen Schnellzuglokomotiven der Baureihe E 101. Über viele Jahre beherrschte dieser Loktyp, optisch übereinstimmend mit der E 40, große Teile des DB-Streckennetzes.

Für das äußere Erscheinungsbild waren damals die quer laufenden Lüftungsgitter, sowie die in einen großen Scheinwerfer integrierten Front- und Schlussbeleuchtungen typisch. Von 1957 bis 1969 wurden insgesamt 379 Lokomotiven dieser Baureihe von der Deutschen Bundesbahn abgenommen. Wir fanden, dass es nunmehr an der Zeit ist, dass auch Spur N Modellbahner diese markante Lok als Hobbytrain Modell auf ihrer Anlage einsetzen können.

NEM IV

**H2812** E 110, Ep.IV, DB blau

NEM IV

**H2817** BR 139, Ep.IV, DB, exklusiv Idee+Spiel

NEM III

**H2811** E 10¹, Ep. IIIb, DB blau

NEM IV

**H2816** E 140, Ep. IV, DB chromoxydgrün

NEU

NEM III

**H2818** E 40 Ep. IIIb (DB-Keks) Set „Mercedes Werktransport" mit Lok, 3 Flachwagen Kbs, 6 MINIS MB L322 in DB-Lackierung

# E-Loks / Schnelltriebwagen

startrain

## Weltrekordlok SNCF BR 7100 / NS 1300

Die niederländische E-Lok CC 1300 ist abgeleitet aus der französischen Baureihe 7100, gebaut bei Alsthom 1952 – 1956. Ursprünglich in türkis-grün und blauer Lackierung, wurden in den Jahren 1972 – 1978 noch fünf Lokomotiven in die aktuellen Farben der NS blau/grau/gelb umlackiert. Alle niederländischen NS 1300 werden in einer sehr kleinen Auflage von jeweils nur 250 St. in 2 Serien produziert.
Die Epoche V – Variante mit gegenüber Epoche III und IV geändertem Lokkasten.

**H60134** NS 1311 Ep. V, 2. Serie
**H60141** NS 1306 Ep. V, 2. Serie (o. Abb.)
**H60142** NS 1312 Ep. V, 2. Serie (o. Abb.)

**H60136** SNCF 7107 2. Weltrekordlok, 331 km/h am 24.3.1955

## Schnelltriebwagen AVE 102 TALGO 350 RENFE, 14-tlg. Garnitur

Der AVE S-102 (auch: Talgo 350), spanisch umgangssprachlich Pato (deutsch Ente) ist ein spanischer Hochgeschwindigkeitszug, der unter dem Markennamen AVE von Renfe betrieben wird.

**H60300** AVE102 14-tlg. Garnitur
**H60301** AVE102 Renfe 14-tlg. Garnitur

## Güterzug-Elektrolokomotive Mitsubishi 269 und 251

**K1371330** MITSUBISHI 251 RENFE, blau / silberner Frontgrill

# Taurus-Europalok (Mehrsystemlok)

## 1216 / ES 64 U4

Um den internationalen Marktanforderungen gerecht werden zu können, erweiterte Siemens sein Lok-Angebot um die Baureihe ES 64 U4, eine Symbiose der bewährten DB AG Baureihe 189 und des Taurus ES 64 U2. Der hauseigene Lokpool Siemens-Dispolok und die ÖBB haben bereits mehr als 50 Lokomotiven der neuen Baureihe 1216 geordert.

NEM VI

**H2715** BR 183 MGW Service, europaweiter Einsatz/Mietsystem

NEU

NEM VI

**H2718** BR 1251 PKP ICC Berlin - Warschau Express

NEU

Foto: H. Müller

NEM VI

**H2716** BR 1216 ÖBB „Italien"

NEU

Abbildung zeigt H0-Modell von RailAd

NEM VI

**H2720** BR 541 SZ „Mammut"

NEU

NEM VI

**H2719** BR 183 Press „Train of Ideas"

Werbemodell für Hansestadt Hamburg

# Taurus-Europalok

## ES 64 U2 / DB 182 / ÖBB 1116

NEU

NEM V

**H2746** Taurus BR 1116 Ep. V ÖBB

NEU

NEM V

**H2747** Taurus BR 182 Ep. V DB rot

NEU

NEM V

**H2764** Taurus ES 64 U2, Ep. V Dispolok „Knorr-Bremse", exklusiv VEDES

Abbildung zeigt JC H0-Modell

NEU

NEM V

**H2766** Taurus BR 1116 Ep. V IV „CAT"

# City Night Line

## CNL 473 „ Aurora" Kopenhagen-Basel

L.S.Models Exclusive

NEU

NEM VI

In Kooperation mit LS-Models

**H22055** CNL Set I, 4-tlg., inkl. Lok, ES 64 U2 + WLABM171 + WLABM171 + Bvcmz248

NEU

NEM VI

In Kooperation mit LS-Models

**H22056** Set II, 4-tlg., Bvcmbz249 + Bvcmbz249 + RZC/WLABmee62 + BC/WLABmee62

# Diesellok

## Vossloh G 2000

NEU

Die Lok Vossloh G 2000 BB ist die zur Zeit stärkste dieselhydraulische Lokomotive der Vossloh Lokomotiv GmbH und wird seit dem Jahr 2000 gebaut. Zugelassen in Deutschland, Italien, Niederlande, Belgien, Frankreich, Schweden, Dänemark und Polen, findet man diese Dieselloks mit den markanten beiden Führerhäusern praktisch in ganz Europa. Die zahlreichen Lackierungs- und Beschriftungsvarianten sowie die nationalen als auch internationalen Einsatzmöglichkeiten machen diesen Loktyp speziell für Modelleisenbahner sehr interessant.

**H2950** G 2000 MRCE / ERS

NEU

**H2951** G 2000 Am840SBB Cargo

NEU

**H2952** G 2000 DB Railion

NEU

**H2954** G 2000 SNCF

**H2957** G 2000, 3-teiliges Set "Warsteiner"

# Diesellok

## Vossloh G 1700 / Am843

Unter diesen internen Bezeichnungen stand 2001 eine völlig neue Diesellokgeneration bei Vossloh. Die Dieselloks sind in erster Linie im nationalen und internationalen Güterverkehr eingesetzt. Über 60 Maschinen gingen im Laufe der Jahre allein an die SBB Cargo als Am843. Die Vossloh GmbH Kiel ist hervorgegangen aus dem traditionsreichen Unternehmen Krupp – MaK.
Die G 1700 Dieselloks sind bei zahlreichen Länder- und Privatbahnen im Einsatz.

**H2940** G 1700 Vossloh

**H2941** G 1700 HGK

Foto: MRCE

**H2942** G 1700 MRCE

**H2943** Am843 SBB Cargo

Foto: David Gubler

**H2944** Am843 BLS

**H2947** G 1700 Arcelor Mittal

# Diesellok

## NOHAB – Europalok

Die Nohab-Lokomotiven, noch besser bekannt als „Rundnasen" oder „Kartoffelkäfer", können ihren amerikanischen Ursprung nicht verleugnen.

Der von Kato für uns produzierte Typ MY von 1954 basiert im Grunde auf einer Konstruktion der ebenfalls sehr populären F7-Serien. Als General Motors-Lizenzbauten wurden die heutigen Kultnasen bei den Kooperationspartnern Nohab (Schweden) und AFB (Belgien) gebaut.

Ursprünglich für Dänemark, Norwegen, Ungarn, Belgien und Luxemburg gebaut, sieht man seit einigen Jahren immer mehr diese populären Rundnasen, auch in Deutschland. Die Loks haben sich unter extremen Bedingungen bei diversen deutschen Bahnunternehmen bestens bewährt, und man sieht sie heute gleichermaßen, manchmal sogar in Doppeltraktion, vor langen Containerzügen, Bauzügen und dergleichen.

The Nohab locomotives, still better known as "round noses" or "potatoe beetle" cannot deny their American origin. The type MY of 1954, produced by Kato for us, is based on the construction of the likewise very popular F7 series. As General Motors licensed constructions the today's cult noses were produced with the co-operating partners Nohab (Sweden) and AFB (Belgium).

Originally produced for Denmark, Norway, Hungary, Belgium and Luxembourg, these popular round noses are seen for some years more and more, also in Germany.

These locos worked in the best way under extreme conditions with various railway enterprises and these locomotives can be seen equally, sometimes even in double traction, being put in front of container wagons, building wagons etc.

Kato 5-Pol-Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle, gefederte Achsen, Lichtwechsel, hohe Zugkraft, beide Drehgestelle angetrieben.

Kato 5-pole motor with flywheel, digital plug, alternating light, high traction capacity, both bogies are driven.

**K2885** Diesellok NOHAB Strabag

**K2886** Diesellok NOHAB Strabag GM grün

**K2887** Diesellok NOHAB CFL

# Diesellok

## Baureihe WR 200 – V 20 – V 270

Die Baureihe V20 stammt ursprünglich aus dem Entwicklungsprogramm der ehemaligen Deutschen Wehrmacht – WR200.
Die über 125 Exemplare entstanden als Arbeitsgemeinschaft bei den Herstellern Deutz, Gemeinder, Jung, Krupp, Ohrenstein & Koppel.

Eingesetzt in vielen Ländern Europas befanden sich viele von diesen 125 Lokomotiven nach dem Ende des 2. Weltkrieges in den Ländern Europas verstreut. Die beiden deutschen Bahnverwaltungen Deutsche Reichsbahn Ost und Deutsche Bundesbahn gliederten die reparaturfähigen Lokomotiven nach ihrer Instandsetzung wieder als Baureihe V20 ein. In die Ep. IV wurden diese Loks als V270 übernommen und waren bis 1980 im Einsatz. Einige der ehemaligen Bundesbahnloks wurden von privaten und Museumsbahnen übernommen. Im europäischen Ausland war die V20 in Frankreich, in Italien, in Österreich, in der Schweiz und in Spanien im Einsatz. Teilweise sind noch einige dieser Loks bei nationalen Museumsbahnen im Einsatz.

Aufgrund der geringen Platzverhältnisse wird für den Digitaleinsatz ein spezieller Decoder benötigt.

**Art.-Nr. H 28601**
Funktionen: Lastgeregelt, automatische Erkennung DCC-, Motorolaformat bzw. Analogbetrieb.

**H 2866** V20.021 schwarz DB Ep. III, mit 3. Spitzenlicht, geänderter Motorhaube und neuem Dach

**H 2867** V270.041 schwarz DB Ep. IV mit 3. Spitzenlicht, geänderter Motorhaube und neuem Dach

**H 2869** V20 DR, neue Betr. Nr.

**H 2871** BR V270 DB, Ep. IV, rot, exklusiv Idee+Spiel

**H 2872** BR 2061.01 ex V20 ÖBB, Ep. III, grün

# Militärfahrzeuge

## K5 Eisenbahngeschütz Leopold / WR 200 Wehrmachtslok

30 Stück von diesem Eisenbahngeschütz wurden von der Deutschen Wehrmacht in Auftrag gegeben.
1 Stück hat den Krieg überstanden und steht heute in einem amerikanischen Armee-Museum in Abbadin/Maryland.
Ein weiteres K5-Geschütz steht im Museum Musée du Mer d'Atlantique in Frankreich.
K5-Batterien nahmen an allen größeren Feldzügen teil, standen an der französischen Kanalküste, und waren während des Krieges an fast allen Frontabschnitten mit artilleristischen Schwerpunktbildungen anzutreffen.

30 railway cannons had been ordered by the German armed forces. Only 1 of them got over the war and is to be seen in the American Museum of Abbadin / Maryland. One further K5 cannon isexposed in the museum "Musée du Mer d'Atlantique" in France. K 5 cannons were used for all important battles, they were at the French channel coast and at nearly all front sections.

NEM II R2

**H23600** Leopold Eisenbahngeschütz in Tarnlackierung / Leopold cannon, camouflage

NEM II R2

**H23601** K5-Eisenbahngeschütz wehrmachtsgrau / K5 cannon, armed-forces grey

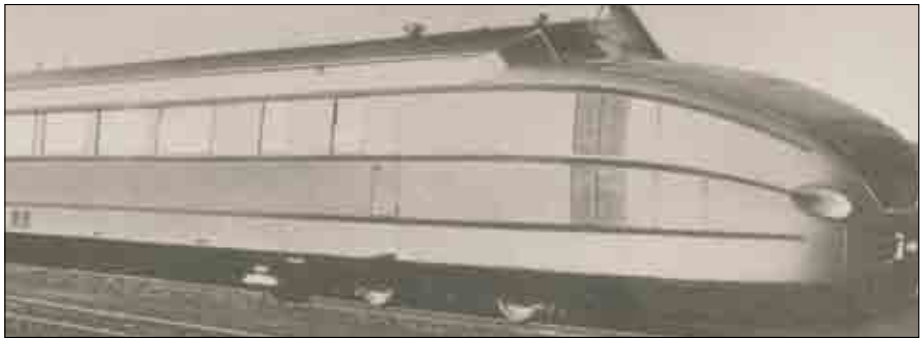
NEM II

**H 2868** WR 200 Wehrmachtslok Doppeltraktion/Auslieferungszustand (Doppeltes Lottchen)

# **Schnelltriebwagen** Kruckenberg SVT 137/155 A/B/C

Zum Jahreswechsel 1931/32 hatte Kruckenbergs „Flugbahngesellschaft", nur ein Jahr nach der Weltrekordfahrt des Schienenzeppelins, Pläne für einen 3-tlg. Schnelltriebwagen ausgearbeitet. Der Bau dieses für diese Zeit revolutionären Schnelltriebwagens wurde bei West-Waggon in Köln-Deutz in Auftrag gegeben.

Zahlreiche technische Innovationen führten dazu, dass der Triebwagen erst Anfang 1938 fertig wurde. Auch ein Postabteil ist vorgesehen, wie die Skizzenblatt-Nummer DPW Post K8vt anzeigt. Äußerlich unterscheidet sich dieser Urahn aller heutigen ICE's durch die im Windkanal gefundene strömungsgünstige Form und durch seinen silbergrauen Anstrich von der klassischen Zweifarbenlackierung der Reichsbahn-Schnelltriebwagen.



Geplant für die Strecke Berlin/Hamburg, erreicht er eine Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h. Der Bruch eines Drehgestelles und der Kriegsausbruch machten jedoch den geplanten Einsatz zunichte.

Nach dem Kriegsende abgestellt in Berlin-Karlshorst, sah der Reichsbahn-Nummernplan von 1947 für den Kruckenberg Schnelltriebwagen die Betriebsnummer 91.500 vor. 1958 wurde der schadhafte Triebwagen endgültig zerlegt.

II R2

**H 2630** Kruckenberg SVT137/155 3-tlg.

# **Elektrotriebwagen** ET 403

Als Nachfolger des äußerst populären VT11.5 (601 der DB) entsprach der ET403 den modernsten, technischen Anforderungen. Vollklimatisierung, voll ausgerüsteter Speisewagen, TEE-tauglich etc.

Im Frühjahr 1970 bestellt, kamen die ersten 3 Triebwagen 1973 zum AW Stuttgart und 1981 zum BW Hamm.

Für die Strecke München-Bremen-München braucht ein ET403, als IC180 Albrecht Dürer eingesetzt, knapp 15 Stunden.

Vor allem bei Sonderfahrten und im Chartergeschäft waren die ET403 beliebt, aber für die DB auch sehr kostenintensiv.

Nichtsdestotrotz setzte die Lufthansa die 3 ET403 nunmehr als Lufthansa-Airport-Express am 27. März 1982 erstmalig auf der Strecke Düsseldorf-Frankfurt ein.

Das Ziel, trotz stetig steigender Passagierzahlen den letztendlich unwirtschaftlichen Flugverkehr auf den extremen Kurzstrecken Köln/Bonn–Frankfurt und Düsseldorf–Frankfurt nicht weiter ausbauen zu müssen, wurde voll erreicht.

IV R2

**H 2661** ET403/Intercity DB, 4-tlg. Einheit

IV R2

**H 2660** ET403/Lufthansa Airport-Express, 4-tlg. Garnitur

# Diesel-Triebwagen

NEU

## VT 137 / VT 36.5 / VS 145 (1937 – 1978)

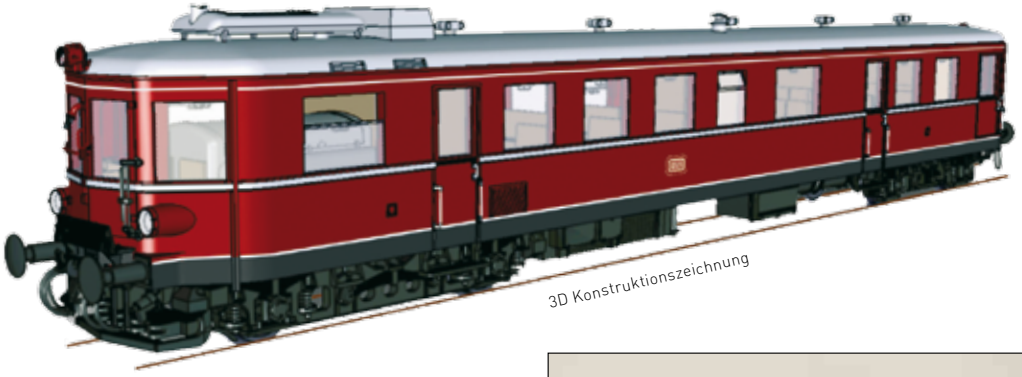
Die von der Form her markanten Dieseltriebwagen der Serie VT 137.241-270 in Verbindung mit den bekannten Steuerwagen VS 145 sind das Vorbild für die Fortsetzung unserer erfolgreichen Triebwagenserie.

Mit 50 Einheiten waren diese Triebwagen über ganz Deutschland verteilt. Nicht nur im Nahverkehrsbereich eingesetzt, waren die Triebwagen von 1937/38 bis in die 70er Jahre im Einsatz.
Von der DRG kamen die Triebwagen nach dem Krieg teilweise zur Deutschen Bundesbahn und teilweise zur Deutschen Reichsbahn Ost. Ab 1939 wurden mehrere Triebwagen für militärische Zwecke eingesetzt. Nach dem Krieg kamen einzelne Triebwagen zu den alliierten Dienststellen der englischen und amerikanischen Streitkräfte. Nach Ausmusterung bei der DB verblieben die letzten beiden Triebwagen bei der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn, wo sie noch bis 1978 im Dienst waren. Die Steuerwagen VS 145 sah man häufig bei der DB im Einsatz z.B. mit der Diesellok V 36.

Bei der Deutschen Reichsbahn Ost wurden die letzten VT 137 1967 ausgemustert.
Durch die Kriegsereignisse blieben einige Triebwagen außerhalb Deutschlands in Österreich, Italien und Frankreich.
Die Steuerwagen verfügten über ein eigenes Postabteil, daher gehörten sie zur Betriebsgattung BC Post 4ivS.

Foto: Sammlung Dietz.

**H2680** VT 137/VS 145 DRG Ep. II, creme-rot, 2-tlg.



3D Konstruktionszeichnung

**H2681** VT 36.5/VS 145 DB Ep. III, rot, 2-tlg.

**H2682** VT 137/VS 145 DR Ep. III, creme-rot, 2-tlg.

# Akkutriebwagen

## ETA 150 / ESA 150 / ETA 515 / ESA 815 – Neuauflage

NEU

Ab 1955 beschaffte die Deutsche Bundesbahn den Akku-Triebwagen ETA 150 mit Beiwagen ESA 150. Diese Wagen waren bis 1995 bei der DB im Einsatz.

Ab Epoche IV verkehrten die beliebten Nahverkehrstriebwagen als BR 515 und Steuerwagen BR 815. Ein Teil der Fahrzeuge erhielt bis zur Ausmusterung die klassisch rote DB-Lackierung, während ein anderer Teil der Triebwagen mit beige-ozeanblauer Lackierung teilweise mit farblich abgesetzten Türen zum Einsatz kamen.

Eines der letzten Fahrzeuge war der ETA 515 in der markanten Nokia-Lackierung. Bis 1965 wurden insgesamt 232 Triebwagen ETA 150 und 216 Steuerwagen in Dienst gestellt.

**K11300** ETA 150 / ESA 150 DB, Ep. III, rot, 2-tlg. Set , neue Betr.-Nr.

**K11301** dito, digital

**K11302** BR 515/815 DB, Ep. IV, rot, 2-tlg. Set

**K11303** dito, digital

# Schienenbus
## MAN VT 26

Zwischen 1955 und 1999 stelle die Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg AG (MAN) ihr Konkurrenzprodukt gegen den bereits verbreiteten Uerdinger Schienenbus vor.

Es wurden 39 Triebwagen, 18 motorlose Triebwagen als Steuerwagen und 3 spezielle Beiwagen an verschiedene Bahngesellschaften in Deutschland verkauft. Die zahlreichen, kleinen Privatbahnen mit eigenen Streckennetzen fanden in den MAN-Schienenbussen eine moderne Alternative zu ihren noch lokbespannten Zügen. Je nach Einsatzbereich wurden die Schienenbusse mit oder ohne Übergangstüre in den Stirnwänden ausgeliefert.

Nachdem die Schienenbusse bis heute noch bei vielen privaten Bahngesellschaften im Einsatz sind, beginnt Hobbytrain mit der Realisierung der sogenannten Ursprungsversion, also mit Türe und Übergangsblech.

Die MAN-Schienenbusse stellen damit eine hervorragende Ergänzung zu den Schienenbussen der Baureihe 515 dar, die Hobbytrain bei Kato als Neuauflage für 2012 vorgesehen hat.

**H2671** Schienenbus MAN VT 27 rot, unmotorisiert

**H2670** Schienenbus MAN VT 26 rot, motorisiert

NEU

**H2672** Schienenbus MAN VT 4/5, 2-tlg. (1x motorisiert, 1x Dummy), Hohenzollerische Landesbahn, creme/rot

NEU

**H2673** Schienenbus MAN VT 25/26, 2-tlg. (1x motorisiert, 1x Dummy), SWEG "Dornkaat", rot

# Straßen-/Schienenbus
## BS 300

In der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg begann bei der Deutschen Bundesbahn auch der Neubau von regulären Schienenbussen. Parallel dazu wurde aber auch die Idee umgesetzt, Straßenbusse durch Unterlegungen von Drehgestellen auf die Schiene zu bringen. 1953 erstmalig vorgestellt, kamen 15 dieser markanten Schienenfahrzeuge bis 1967 zum Einsatz. Ein Originalbus steht im Eisenbahn-Museum Bochum-Dahlhausen.

After world war II began the construction of regular rail buses with the German Federal Railroad Company (Deutsche Bundesbahn).

In addition, beside that was born the idea to put road busses supported by bogies on the rails. 1953 for the first time presented, 15 of theses striking rail vehicles were used until 1967. An original bus is located in the railway museum Bochum-Dahlhausen.

**H2654** Straßen-/Schienenbus BS 300, Deutsche Bundesbahn, motorisiert

**LC3703** Straßen-/Schienenbus BS 300, DB, "Jägermeister"

**H2653** Straßen-/Schienenbus der Deutschen Eisenbahn Betriebsgesellschaft, motorisiert

**nur noch geringe Restmengen**

# Dampflok

## BR 18³ / Badische IVh

In den Jahren 1918 bis 1920 erfolgte die Ablieferung von 20 Exemplaren der berühmten Badischen IVh, gebaut bei der Lokomotivfabrik Maffei. Die Lokomotiven sollten ursprünglich die schweren Schnellzüge von Basel bis Frankfurt befördern und wurden 1920 von der neu gegründeten Reichsbahn übernommen. Bis etwa 1920 waren die Badischen IVh Lokomotiven die leistungsfähigsten Loks Deutschlands mit einer möglichen Höchstgeschwindigkeit von über 140 km/h. In den Jahren 1925 bis 1927 bekamen die Badischen IVh die neuen Gattungs- und Nummernschilder, die sie von nun an in die Baureihe 183 einordneten.

Von BW Offenburg wurden die IVh – Maschinen an die BWs Koblenz, Bremen und Altona weitergegeben. Nachdem 19 der 20 gebauten Maschinen das Kriegsende überstanden hatten, wurden 15 Maschinen 1948 von der neu gegründeten Deutschen Bundesbahn ausgemustert. Die Loks 18.316, 18.319 und 18.323 wurden dem BZA Minden zugeteilt und im Tausch gegen die Lok 18.434, die in Hof beheimatet war, erhielt die DR Ost die Lok 18.314.

Als Epoche III-Maschinen kamen die verbliebenen Loks der Baureihe 183 bis Epoche IV wieder bei der Deutschen Bundesbahn zum Einsatz,

Foto: GG

18.316 der Star unter den betriebsfähigen Museumsdampfloks. Die 18.316 fuhr mit 162 km/h, die schnellste jemals von einer 4 h gefahrene Geschwindigkeit. Hobbytrain – Modell H 4008.

und als letzte Länderbahn-Pazifik-Lok der Deutschen Bundesbahn wurde 018 323-6 am 3. Dezember 1969 ausgemustert. Bis auf die 18.319 sind die anderen Loks nach ihrer Ausmusterung als monumentale Zeugen der Dampflokzeit erhalten geblieben. Zum Aufgabenbereich der Lokomotiven zählten in den 20er- und Anfang 30er-Jahre viele renommierte Züge mit internationalen Laufstrecken, so z.B. Riviera/Neapel-Express, Skandinavien/Schweiz-Express, Holland/Köln/Basel/Genf, Holland/Köln/Schweiz/Italien usw.

NEM I R 250

**H 4003** Länderbahn Badische IVh, schwarz

NEM IV R 250

**H 4006** Badische IVh, DB Baureihe 18³ DB Ep. IV

NEM III R 250

**H 4008** Badische IVh, Baureihe 18³ DB Ep. IIIb

# Dampflok

## BR 18¹ / Württembergische C

Im Jahre 1908 erhielten die Maschinenfabriken Esslingen den Auftrag zum Bau einer großen Heißdampf-Pazifik-Schnellzuglokomotive. Bis 1921 wurden insgesamt 41 Maschinen gebaut. Als Vorspann vor schnellen Reisezügen und vor dem Orient-Express kamen diese markanten Maschinen, die alle in Stuttgart stationiert waren, zum Einsatz. Nach dem Ende des ersten Weltkrieges mussten einige Württembergische C als Reparationsleistung nach Frankreich und Polen abgegeben werden. Die Loks C 2001, 2026 und 2027 gingen nach Frankreich, Lok C 2010 ging nach Polen.
Anfang der 50er-Jahre wurden alle 11 Maschinen, die den 2. Weltkrieg überstanden hatten, beim BW Ulm konzentriert und wurden dort nach nahezu 50-jährigem Betriebseinsatz Ende 1955 ausgemustert.

NEM I R 250

**H 4030** Württembergische C Länderbahnversion Ep. I, Vorspannlok Orientexpress, Glanzblech-Lackierung

NEM II R 250

**H 4031** Württembergische C Baureihe 18¹ DRG Ep. II, Vorspannlok Orientexpress

NEM III R 250

**H 4032** Württembergische C DB Baureihe 18¹ Ep. III

Abbildung zeigt Vorserienmuster

NEM III R 250

**H 4033** BR 231 – 998 SNCF Ex - C 2026

# Bahnbau

## BAMOWAG Gleiskraftwagen Typ 54 / Tm 235

NEU

Foto: Robel

Traktion ist die Stärke des Gleiskraftwagens 54.24. Sein Antriebskonzept basiert auf jenem des Gleiskraftwagens 54.22, unterscheidet sich jedoch durch den Einsatz zweier synchron gesteuerter Motor-Getriebe-Einheiten. Somit erfüllt er die Anforderungen des Rangier- und Übergabeverkehrs und darüber hinaus auch alle Aufgaben eines Baufahrzeuges. Der Gleiskraftwagen ist in der Lage, hohe Anhängelasten zu bewältigen und mittels Ladefläche und Ladekran die an der Baustelle benötigten Maschinen, Geräte und Materialien zu transportieren. Vor Ort kann er durch die große Zahl an verfügbaren Zusatzgeräten zur Unterstützung der Arbeiten eingesetzt werden. Die Ausstattung erfolgt je nach Kundenwunsch.

Durch unterschiedliche Aufbauvarianten, wie zum Beispiel den Einsatz verschiedener Kräne, wird er den vielfältigen Anforderungen der Baustellen gerecht.

Die Kombination von Leistungsstärke für die Traktion und Flexibilität im Arbeitseinsatz macht den Gleiskraftwagen 54.24 zu einem idealen und vor allem wirtschaftlichen Baustellenfahrzeug. Der Typ 54 / TM 235 wird von vielen Bahngesellschaften in Europa, unter anderem in Deutschland, der Schweiz, Österreich, Dänemark und Belgien eingesetzt.

Foto: Robel

NEM V

**H23560** Robel 54.24 DB, unmotorisiert

Foto: H. Radulescu

NEM V

**H23561** Robel 54.24 DB, mit 2-Achs-Anhänger, motorisiert

Foto: H. Radulescu

NEM V

**H23562** TM 235 BLS, mit 2-Achs-Anhänger, motorisiert

# Bahnbau

## Klv 53 Rottenkraftwagen

Zwischen 1964 und 1981 schaffte die DB über 840 Klv 53 an. Es gab verschiedenste Varianten des Rottenkraftwagen, die meisten mit Ladefläche und hydraulischem Ladekran, überwiegend ergänzt durch 2-achsige Flachwagen, die Zusatzgeräte und Baumaterialien aufnahmen.

Im Rahmen der Ausmusterung wurden viele dieser Klv 53 von Privatbahnen und Gleisbaubetrieben übernommen. Bei Rent a Rail kann man die Klv 53 heute noch anmieten. Viele dieser Fahrzeuge wurden auch ins Ausland an private Gleis- und Oberleitungsbaufirmen verkauft und sind dort nach wie vor im Einsatz. Zusammen mit der Plasser & Theurer Gleisstopfmaschine lassen sich damit sehr schöne Szenen aus dem Bereich des Gleis- und Oberleitungsbaus auf der Spur N Anlage nachbauen.

V NEM

**H23550** Klv 53 Deutsche Bahngleisbau (DBG), unmotorisiert

NEM V

**H23551** Klv 53 DB Ep. V, mit 2-Achs-Anhänger

Abb. Handmuster

NEM IV

**H23554** KLV 53 DB Ep. IV, mit 2-Achs-Anhänger, mit Plane

Abb. Handmuster

NEM V

**H23555** KLV 53 Rent a Rail Ep. V, mit 2-Achs-Anhänger, mit Plane

NEU

NEM V

**H23553** KLV 53 DB Ep. V, mit 2-Achs-Anhänger

nur noch geringe Restmengen

NEM V

**H5006** 4-tlg. Set Deutsche Bahngleisbau (DBG).
Inhalt BR 365 Hobbytrain, (3 Bauzugwagen, Arnold/Electrotren)

# Bahnbau

## Gleisstopfmaschine

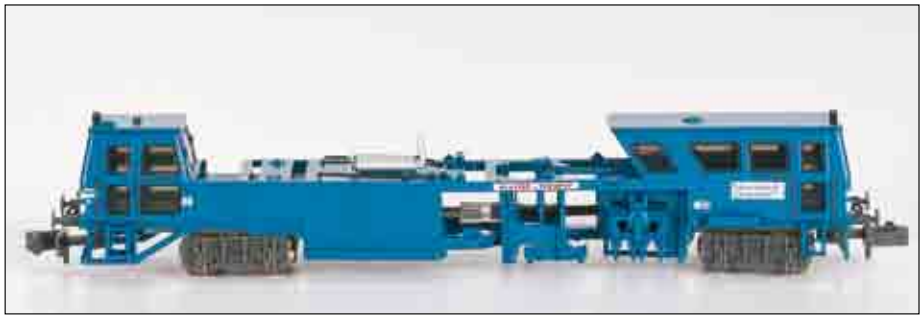
1971 brachte Plasser und Theurer die Gleisstopfmaschine Baureihe 07 auf den Markt – das zeitgemäße Maschinenkonzept für die immer zahlreicher werdenden Schnellfahrstrecken und die immer kürzeren Zugpausen – Nivellier-, Richt- und Stopfmaschine in Einem. Diese Gleisstopfmaschine wurde in vielen Ländern eingesetzt, unter anderem auch bei der DB und privaten Unternehmen. Erstmalig wird eine solche Gleisstopfmaschine von Hobbytrain in Spur N angeboten.

1971 Plasser & Theurer put the rail stamper machine BR 07 on the market – the up-to-date machine concept covering all needs in one such as levelling stamping when high-speed distances became more and more and train stops became shorter and shorter. This machine was used in a number of countries and not only with national enterprises like the DB but also with private companies. Such a track tamper machine will be presented for the first time by Hobbytrain.

nur noch geringe Restmengen

**H23503** Gleisstopfmaschine der Deutschen Bahngleisbau (DBG)

**E7514** 2-Achs-Begleitwagen



**H23504** Gleisstopfmaschine Plasser & Theurer der ehemaligen DR Ep. IV, blaue Lackierung

nur noch geringe Restmengen

**H23500** Gleisnivellierstopfmaschine der Fa. Plasser & Theurer, / Track Tamper Machine by Plasser & Theurer

www.1zu160.info .com .net
Neukonstruktion des Jahres 2008

**H23500D** Gleisnivellierstopfmaschine der Fa. Plasser & Theurer, digitalisierte Ausführung / Track Tamper Machine by Plasser & Theurer, with DCC Decoder

# ÖBB Railjet

## Spirit of Switzerland

Der Railjet von Siemens ist der neue Premiumzug in der Hochgeschwindigkeitsflotte der ÖBB. Die Standardzusammensetzung des neuen Railjet der ÖBB besteht aus einer 7-tlg. Garnitur mit insgesamt 408 Sitzplätzen in 5 unterschiedlichen Wagentypen. Steuerwagen mit Premiumbereich, Großraumwagen 1st Class, ein Bistro-Wagen, 4 Großraumwagen der Economy-Class, davon 1 Wagen mit speziellem Familienbereich, alle Wagen sind voll klimatisiert.

Als Zuglok sind ausschließlich Lokomotiven der Serie Taurus 10.16 / 11.16 vorgesehen. Lok und Wagen sind in einem einheitlichen Design lackiert. Die Kopfform des Steuerwagens basiert auf dem Design des Taurus.

Seit Dezember 2008 verkehrt der Railjet als Spirit of Vienna zwischen Wien und München und zwischen Wien und Budapest.

Als Spirit of Munic ebenfalls auf der Strecke Wien/München und seit Mitte Dezember 2009 als Spirit of Switzerland auf der Strecke Wien/Zürich.

Von Wien nach Venedig fahren Sie entweder mit dem Spirit of Italy oder mit dem Spirit of Venice.

**Spirit of Munich und Spirit of Vienna werkseitig ausverkauft.**

**H25210** 4-tlg. Garnitur Spirit of Switzerland
bestehend aus 1x Steuerwagen, 1x 1. Klasse und 2x 2. Klasse Economy

**H25211** 4-tlg. Garnitur Spirit of Switzerland
bestehend aus 1x Bistro-Wagen, 1x 2. Klasse, 1x Endwagen Economy und 1x Lok Taurus mit vorbildgerechter Chassisverkleidung

# Europäische Schnellzüge

## Eurostar

50 km Tunnelstrecke unter dem Ärmelkanal verbinden nunmehr Großbritannien und Frankreich.

Der Eurostar verkehrt ab Herbst 1994 auf den Strecken London-Paris und London-Brüssel. Die Weiterführung der Verbindung via Köln ist in Planung.

Un tunnel de 50 km de longueur sous la Manche relie la France avec l'Angleterre.

Dès l'automne 1994 l'Eurostar est en service entre Londres et Paris et entre Londres et Bruxelles. Il est prévu d'élargir la circulation par Cologne.

**K10327** Eurostar 8-tlg. / 8-pieces set

## TGV Duplex

Nach dem großen Erfolg des TGV-PSE und TGV-A mussten weitere Züge bestellt werden. Vor allem das hohe Passagieraufkommen auf der Süd-Ost-Linie verlangte nach einer Möglichkeit, soviel Fahrgäste wie möglich in einem Zug zu befördern. Noch enger als bisher schon konnte man die Sitze nicht mehr stellen, also gab es nur noch eine Lösung: die Fahrgäste müssen übereinander Platz finden.

Im Oktober 1991 begann man, mit einem Versuchszug Erfahrungen mit den Doppelstockwagen bei Schnellfahrten zu sammeln.

Im Vergleich zu den bisher gebauten TGV-Typen ging man bei der Gestaltung der deutlich rundlicheren Triebköpfe neue Wege.

Trotz Doppelstockbauweise bietet ein TGV Duplex den Reisenden einen für TGV-Verhältnisse sehr hohen Komfort. Aufgrund des großen Erfolges bestellte die SNCF 2007 weitere 120 TGV Duplex. Spätestens ab 2011 sollen die neuen TGV Duplex mit den POS-Triebköpfen Frankreich mit Deutschland, Luxemburg und der Schweiz verbinden.

**K10916** TGV Duplex SNCF 10-tlg. inkl. Unitrack-Gleisen

**K10917** TGV Duplex SNCF 10-tlg. inkl. Unitrack-Gleisen, inkl. Innenbeleuchtung

# TGV Thalys PBKA 2010

Nunmehr seit über 10 Jahren verkehren die Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Paris, Brüssel, Köln und Amsterdam. Zwei Triebwagen des Thalys gehören zum Bestand der Deutschen Bahn AG und bedienen täglich die Strecke Paris, Brüssel und Köln.
Ab Ende 2009 erhielten alle TGV Thalys den neuen Look in Bordeauxrot und Silber.

Hinzu kommt eine chromfarbene Linie, die entlang des gesamten Thalys verläuft. Der Effekt dieses Designs wird sichtbar, wenn der Zug bei 300 km/h vorbeifährt. Der Zug wirkt dann wie ein Pfeil aus Chrom.

VI

**K10918** TGV Thalys PBKA, 10-tlg., inkl. UNITRACK Gleisen / 10 car set including UNITRACK system / modèle se compose de 10 pièces et est equipé du système UNITRACK

# TGV POS # 4402 (Weltrekord)

Am Mittag des 3. April 2007 stellte die modifizierte TGV-POS-Einheit 4402 den bis dato gültigen Geschwindigkeitsweltrekord für Schienenfahrzeuge auf. In 13 Minuten beschleunigte die Einheit auf 574,8 km/h. Damit blieb der Zug nur knapp unter dem Rekord für spurgeführte Fahrzeuge, der im Dezember 2003 durch die japanische Magnetschwebebahn JR-Maglev MLX01 mit 581 km/h aufgestellt wurde.

Nach dem Weltrekord wurden die beiden Triebköpfe des Versuchszugs wieder in den originalen Zustand zurück versetzt.

Sie behielten jedoch für den Einsatz als POS 4402 Ihre charakteristische Sonderlackierung. Jeweils der erste Wagen hinter jedem Triebkopf bekam dazu einen passende Sonderlackierung. Die anderen Wagen behielten die Standard TGV POS Lackierung.

Prototype - Sous réserve d'obtention des autorisations. SNCF® et TGV® sont des marques déposées de la SNCF. Tout droit de reproduction réservé.
Handmuster – Produktion unter Vorbehalt der Genehmigung. SNCF® und TGV® sind eingetragene Marken der SNCF. Alle Rechte vorbehalten.

VI

**K10919** TGV Thalys POS #4402, 10-tlg., inkl. UNITRACK Gleisen /
10 car set including UNITRACK system /modèle se compose de 10 pièces et est equipé du système UNITRACK

## INNENBELEUCHTUNG FÜR ALLE TGV-TYPEN

**K11211** Innenbeleuchtung für alle TGV Typen (o. Abb.)

**K11212** Set aus 6x Innenbeleuchtung. Preisvorteil! (o. Abb.)

# Japanische Modelle / Shinkansen

Seit den spektakulären Hochgeschwindigkeitsrekorden aus den 70er Jahren sind nicht nur die populären Shinkansen in Europa bekannt geworden.

Since the spectacular high-speed records in the seventies not only the popular Japanese train model Shinkanse has become popular in Europe.

**K10857** Serie E5 Shinkansen „Hayabusa" 10-tlg. Premierenfahrt 2011

**K10354** Serie 100 „Grand Hikari" 6-tlg.

**K10865** Serie 800 Kyushu Shinkansen „Sakura/Tsubame" 6-tlg.

**K10286** Serie 885 „White Sonic" mit Neigetechnik 6-tlg.

**K10222** Serie E3-1000 „Tsubasa" 7-tlg.

**K2016** Japanische Dampflok mit Tender / Bauart C50

## Motorisierte Chassis für Eigenumbau!

**K11103** 2-achsig, 54,2 x 18 x 18 mm

**K11104** 2-achsig mit Bühne und Puffer, 65 x 16 x 11 mm

**K11105** 4-achsig, 58 x 15,3 x 15,9 mm, 32 mm mitt. Drehgestellabstand

**Die mit dem Original-Kato-Motor bestückten Chassis eignen sich hervorragend für den individuellen Umbau von 2- und 4-achsigen Spur N–Modellen.**

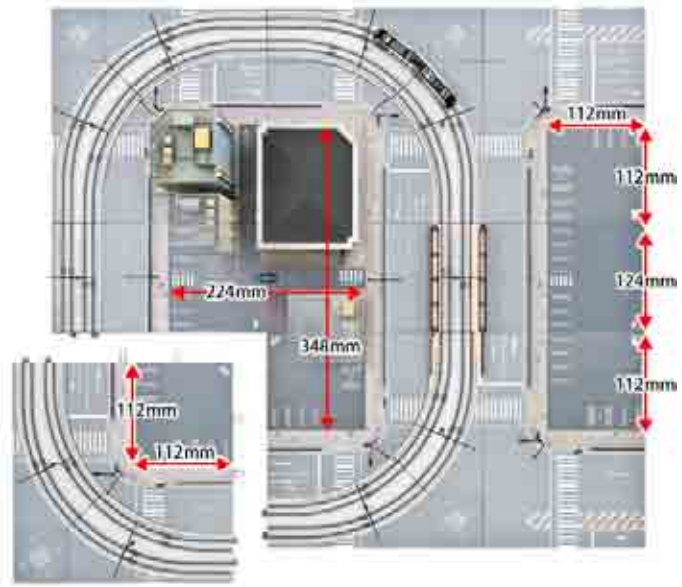
# Straßenbahn Startsets

## Unitram

NEU

Kato hat in den letzten Jahre völlig neue Wege beschritten und ein komplettes Straßenbahnsystem für die Spur N entwickelt.

Neben einem Gleissystem und der passenden modernen Straßenbahn gibt es eine Vielzahl von Gestaltungs- und Erweiterungsmöglichkeiten. Passende Ergänzungssets erweitern das Basis-Set je nach Bedarf. Das Unitram-Straßenbahnsystem ist kompatibel mit dem bekannten Kato Unitrack Gleissystem.



VI

**K40900** Unitram Start-Set (jap. Linksverkehr)
Inkl. Kato Power Pack und PORTRAM Modell, 680 x 620 mm.
Inkl. Zubehör wie Haltestellen, Signale, Oberleitungsmasten, Zäune, Ampeln etc., Gebäude nicht enthalten.

VI

**K40800** V50 Unitram Basis Set
Inhalt wie Startset aber ohne Trafo und Straßenbahn.

# Straßenbahn

## Bombardier PORTRAM 2-Richtungs-Straßenbahn / Centram

**K14801-1** PORTRAM mit roten Türen Linie 601

**K14802-1** Centram weiß Linie 9001

**K14801-2** PORTRAM mit lila Türen Linie 607

**K14802-2** Centram silbern Linie 9002

**K14801-6** PORTRAM mit gelben Türen Linie 603

**K14802-3** Centram schwarz Linie 9003

**Alle Modelle motorisiert, mit Front- und Schlussbeleuchtung sowie kompletter Innenbeleuchtung.**

# Straßenbahnen / Tram

## Düwag Typ Aufbauwagen

NEU

Zwischen 1950 (Epoche III) und 1970 (Epoche IV) waren zahlreiche Varianten hiervon in Deutschland und im europäischen Ausland im Einsatz. Einige Fahrzeuge sind heute noch als Museumsmodelle bei verschiedenen Verkehrsgesellschaften in Betrieb. Für die Modellbahner ist nun ein vorbildgerechter Betrieb in Epoche III bis Epoche IV möglich. Dieses Straßenbahnmodell war das erste in Großserie gefertigte Spur-N Modell und ermöglichte nun auch den Spur-N Modellbahnern den vorbildgerechten und zeitgemäßen Einsatz von Straßenbahnmodellen auf ihren Anlagen.

Seit der ersten Vorstellung des Modells 1996/97 sind zahlreiche Lackierungs- und Produktionsvarianten produziert worden.

**K14635** Straßenbahn 2-tlg. Ep. III mit Werbung Jacobs Kaffee

**K14631** Tram Düwag 2-tlg.
mit Werbung Nivea

**K14632** Tram Düwag 2-tlg.
mit Werbung AEG Lavamat

**K14633** Tram Düwag 2-tlg. Version München
mit Werbung Jägermeister

**K14634** Straßenbahn 2-tlg. Ep. III
mit Werbung Dom Kölsch

# Straßenbahn-Depot

**LC7001** Straßenbahn-Depot, Lasercut-Bausatz, mit 2 Straßenbahnen – VORTEILSANGEBOT!

# Düwag Stadtbahnwagen M/N Typ M6

Im April 1973 trafen sich Vertreter verschiedener Verkehrsbetriebe, um gemeinsam einen modernen Stadtbahnwagen in Auftrag zu geben. Im Januar 1974 wurden die ersten 30 Fahrzeuge bestellt.

Bis Mitte der 90er-Jahre wurden für mehr als 12 verschiedene Verkehrsbetriebe über 350 Stadtbahnwagen als 6-Achser bzw. 8-Achser gebaut.

Zahlreiche Verkehrsbetriebe haben den Stadtbahnwagen Typ M heute noch im Einsatz.

**K15801** Düwag Typ M6 Version Bogestra, grau/rot/gelb

**K15802** Düwag Typ M6 Mülheim/Ruhr, grau/gelb

**K15803** Düwag Typ M6 Version Nürnberger Verkehrsbetriebe

# E-Lok

## Re4/4-460 SBB-CFF / 465 BLS

1985 wurde von der SBB der Entwicklungsauftrag an das Industriekonsortium ABB/SLM für die Lok Re4/4-460 vergeben. Die Lokomotive ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/Std. ausgelegt und ist heute auf Grund ihrer technischen Ausstattung die modernste Schweizer Standardlok geworden. Die Re4/4-460 wurde aufgrund ihrer relativ großen und durchgehenden Gehäuseflächen sehr schnell als Werbeträger von der SBB entdeckt und eingesetzt. Neben der klassischen roten Lackierung gibt es zahlreiche bunte "Werbeloks".

Das Modell, von Kato umgesetzt im Maßstab 1: 160 in Spur N, besteht aus Druckguss und Kunststoff – fein detailliert – Kato Spezialmotor mit Schwungmasse für perfekten Lauf – Frontbeleuchtung, LED-Scheinwerfer, Lichtwechsel, dig. Schnittstelle. Entsprechend der Vorbildsituation sind Varianten als Werbeloks vorgesehen. Diese werden mit separater Ankündigung vorgestellt.

C'est en 1985 que les CFF chargèrent les 2 entreprises ABB et SLM de mettre en production la loco 2000/Re4/4 460. La loco est capable de faire 230 km/h. Elle est devenue à cause de l'équipement technique la loco suisse moderne et la surface du corps continue la permet de porter la réclame. Donc il y a beaucoup de locos multicolores portant la réclame.

**K137115** Re4.4-460 SBB

Parfaitement recomposé à l'échelle 1:160 – fabriqué en métal injecté et en plastique – finement détaillé – moteur Kato spécial avec masse pour une marche parfaite – éclairage frontal avec changement selon direction. Des locos avec réclame selon modèles sont aussi prévues et seront annoncées séparément.

**K137112** Re4/4-460 SBB „Lötschbergtunnel"

**K137113** Re4/4-465 BLS „Connecting Europe"

**K137114** Re4/4-460 SBB „New Look"

**K137115** Re4/4-460 SBB „Mit Zug ins Wallis"

**K137116** Re4/4-465 BLS „Brienzer Rothorn"

# Doppelstockwagen

## SBB IC2000

NEU

Im Rahmen des Projekts Bahn 2000 wurden für den Fernverkehr von den SBB 341 Doppelstockwagen mit Tiefeinstieg des Typs IC2000 beschafft, angetrieben von der SBB Re460.

Im Inland-Fernverkehr stehen fast ausschließlich Pendelzüge im Einsatz – an beiden Zugenden befindet sich ein Führerstand, was den zeit- und kapazitätsraubenden Lokwechsel in Wendebahnhöfen erübrigt. Die Wagen sind für Geschwindigkeiten von 200 km/h ausgelegt. Bemerkenswert ist auch, dass auf den wichtigsten Strecken – vor allem im Dreieck Basel/Bern/Zürich, aber auch auf den Relationen zwischen Zürich und Luzern sowie Zürich und der Westschweiz diese Züge im 30-Minuten-Takt verkehren. Die Fahrzeiten dieser Züge konnten Ende 2004 durch die Einführung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Mattstetten-Rothrist (zwischen Bern und Olten gelegen) zum Teil signifikant gekürzt werden, was weiteren Fahrgastzuwachs auslöste. Die Intercity-Züge in der Schweiz weisen mindestens einen Minibarservice, auf den wichtigsten Strecken zusätzlich ein Bistro oder einen Speisewagen auf. Bei den Doppelstockwagen IC2000 wurde zunächst nur eine „Bistro-Bar" vorgesehen, diese wird nun jedoch der Nachfrage entsprechend in Vollspeisewagen umgebaut.

NEM V

**H25108** SBB IC2000 Doppelstockwagen 1. Kl., neue Betr.-Nr.

NEM V

**H25109** SBB IC2000 Doppelstockwagen 2. Kl., neue Betr.-Nr.

NEM V

**H25110** SBB IC2000 Doppelstockwagen 1. Kl. mit Gepäckabteil, neue Betr.-Nr.

NEM V

**H25111** SBB IC2000 Steuerwagen 2. Kl. "Globi"

NEM V

**H25112** SBB IC2000 Doppelstockwagen mit Bistro/Restaurant, neue Lackierung

Abbildung zeigt die für Spur N extrem detaillierte Inneneinrichtung.

# E-Lok

## SBB Re6/6 mit Halogenscheinwerfern

Nach der Erprobung mit zweiteiligen Re6/6 kam es 1973 seitens der SBB zu dem ersten Auftrag über 45 Lokomotiven mit einteiligem Kasten. Die Ablieferung der Serienloks durch SLM, BBC und SAAS verteilte sich von Juli 1975 bis Oktober 1979. Seit Sommerfahrplan 1977 wurden die meisten schweren Schnellzüge am Gotthard von der Re6/6 übernommen. Seit 1989 kam die Re6/6 auch vor schweren Güterzügen einschließlich der Lötschbergstrecke zum Einsatz. Die Re6/6 tragen die Namen und Wappen von schweizerischen Orten mit einem besonderen Verhältnis zur Bahn. Ursprünglich im traditionellen Grün lackiert, erhielten die Loks nach ihren Revisionen die markante neue rote Lackierung.

**H10171** Re6/6 rot, Halogenscheinwerfer, Herzogenbuchsee

**H10172** Re6/6 grün, Halogenscheinwerfer, Linthal

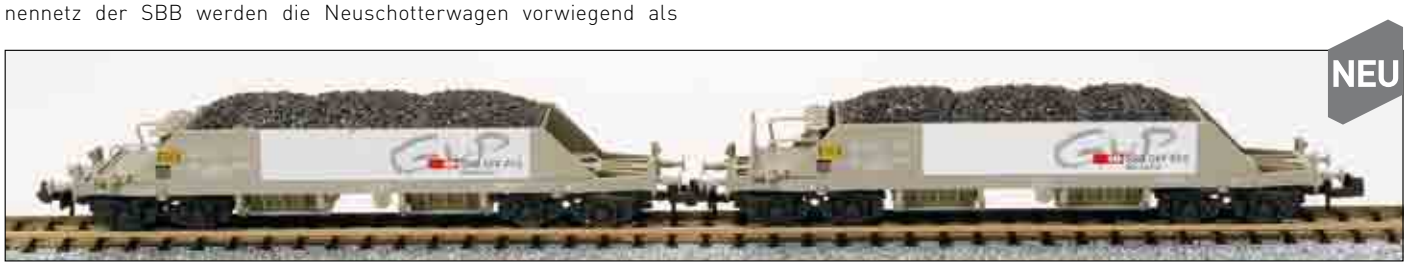
## Ae4/4 / Ae8/8

**K10502** Ae4/4 BLS # 256 überarbeitete Auflage, LED-Beleuchtung, vorbereitet für Digital-Decoder

**K10601** Ae8/8 BLS # 271 überarbeitete Auflage LED-Beleuchtung, vorbereitet für Digital-Decoder

# Neuschotterwagen Xas73

Der Neuschotterwagen der SBB ist ein bekanntes Bahndienstfahrzeug und kommt vor allem beim Gleisbau zum Einsatz. Auf dem Schienennetz der SBB werden die Neuschotterwagen vorwiegend als Ganzzüge eingesetzt. Fahrzeuge derselben Bauart gibt es aber auch bei der FS in Italien.




**H23052** SBB Xas73 mit unterschiedlichen Betriebs-Nummern, Lackierung, Ep. IV - V

**H23053** BLS Xas73 mit unterschiedlichen Betriebsnummern, 2-tlg. Set, Ep. IV - V

# Schweizer E-Lok SBB Re4/4¹

## Standard- und Pendelzugversion

1946 absolvierte die Re4/41 ihre erste Probefahrt. Aufgrund ihrer hohen Zuverlässigkeit sind viele dieser Lokomotiven bis heute im Einsatz, wobei Schnellzüge als auch Güterzüge gezogen werden. Zahlreiche Lackierungs- und Bauartvarianten machen diesen Loktyp auch zu einem interessanten Vorbild für die Modelleisenbahn.

Kato hat diese Lok für uns komplett für Digitalbetrieb mit LED-Beleuchtung überarbeitet.

**K 11605** SBB Re4/4 TEE Lok-Nr. 10046

**K 11601** SBB Re4/4¹ grün, Standardversion, Lok-Nr. 10040

**K 11602** SBB Re4/4¹ SBB rot, Standardversion, Lok-Nr. 10038

Auslaufartikel

**K 11603** SBB Re4/4¹ Pendelzugversion grün, Lok-Nr. 10024

Auslaufartikel

**K 11604** SBB Re4/4¹ Pendelzugversion rot, Lok-Nr. 10012

# **Schnellzugwagen** SBB/CFF RIC

Ab 1964 kam es auch bei der SBB zu einer grundsätzlichen Erneuerung des Wagenparks unter dem Aspekt des internationalen Verkehrs. Auch die ÖBB ließ im Rahmen eines Lizenzvertrages 1976 diese Waggons bei den Jenbachwerken bauen und setzte sie auf dem österreichischen Schienennetz ein. Die SBB experimentierte mit verschiedenen Grünvarianten, die auch im Modell nachgebildet werden. Passend zu den Personenwagen wurden auch Schlaf- bzw. Liegewagen und Restaurantwagen in Dienst genommen und auf den grenzübergreifenden Strecken nach Österreich, Italien und Deutschland eingesetzt. Eine Besonderheit ist der Zugbegleitwagen der HUPAC. Die HUPAC Privatbahnen verbinden unter dem Namen „rollende Autobahn" die Container-Terminals Basel, Freiburg, Singen, Lugano und Mailand. Während die LKWs auf Flachwagen verladen werden, verbringen die Fahrer die Fahrt im Zugbegleitwagen.

NEM IV

**K23114** SBB 1. Kl. grün, altes Logo, Ep. IV, inkl. Innenbeleuchtung / 1st Class, green, old logo

NEM IV

NEU

**K23206** SBB Liegewagen Bcm, grün altes Logo Ep. IV, inkl. Innenbeleuchtung / SBB Couchette Coach, type Bcm, old logo

NEM IV

**K23118** SBB 2. Kl. grün, altes Logo, Ep. IV, neue Betr.-Nr., inkl. Innenbeleuchtung / 2nd Class, green, old logo

NEM IV

**K23116** SBB 1/2. Klasse, grün, altes Logo, inkl. Innenbeleuchtung / 1st/2nd Class, green, old

**K23303** SBB Speisewagen, rot Ep. V, neue Betr.-Nr., inkl. Innenbeleuchtung / SBB Restau-

**K23103** RIC Bm 2. Klasse-Wagen steingrau-grün, inkl. Innenbeleuchtung

**K23300** RIC WRm Speisewagen orange, inkl. Innenbeleuchtung, neue Betr.-Nr.

NEU

**K23117** SBB 2. Kl. grün, neues Logo, Ep. V, neue Betr.-Nr., inkl. Innenbeleuchtung / 2nd Class, green, new logo

# Schnellzugwagen

## SBB/CFF RIC

NEM IV

**K23005** RIC Wagen Set Bavaria 4-tlg., 3x Bm, 1x WRm, inkl. Innenbeleuchtung

NEM IV

**K23006** RIC Bcm Liege-Wagen 2er-Set Mond und Sterne, inkl. Innenbeleuchtung

NEM V **K23204** Zugbegleitwagen ralpin, Ep. V, inkl. Innenbeleuchtung / ralpin Train accompanging car

NEM IV V

**K23211** 2-er Set,
bestehend aus ÖBB Liegewagen Bcmz blau mit beige-farbenem Dach und Bcmz blau mit umbragrauem Dach inkl. Innenbeleuchtung

# Heizwagen

## 4-achsige Einheits-Heizkesselwagen

In der Zeit von 1942 bis 1944 wurde eine größere Stückzahl einheitlicher Heizkesselwagen für die Deutsche Reichsbahn und für die Wehrmacht angeschafft.

Bei der DR-OST wurden die 4-achsigen Waggons noch bis 1980 zum Vorheizen von Reisezugwagen benutzt. Auch die Deutsche Bundesbahn bediente sich der Heizwagen bis in die Epoche IV. Die meisten Heizwagen wurden zum Schluss ihrer Laufbahn als stationäre Zusatzheizungen oder Bahndienstwagen eingesetzt.

Auf der Modellbahnanlage lassen sich die Modelle von Epoche II bis Epoche IV im Zugverband, im Abstellbereich des Bahnhofes, oder im Rahmen eines Bahnbetriebswerkes einsetzen.

Hobbytrain hat als Vorbild den 4-achsigen Heizwagen Bauart 42/44 mit innenliegendem Lokomotivkessel gewählt.

Dampfkessel-Inneneinrichtung

NEM II

**H23901** Heizwagen 4-Achs DRG grün, Ep. II

NEM III

**H23908** Heizwagen SNCF Shmyfi.18 Nord schwarzes Dach

NEM III

**H23903** Heizwagen DR Ep. III, grün

NEM III

**H23909** Heizwagen SNCF C734 Ost grünes Dach

NEU

NEM IV

**H23905** Heizwagen DB Ep. IV, blau

# Orient Express

## Ostende–Wien – Erstmalig als Modell

Vorlage für die Farbgebung unserer Modelle

Ein Name, ein Begriff, voller Mystik, Zauber, Sehnsüchte, Fernweh. Ein Zug der Diplomaten, Abenteurer, Agenten, Schieber, „Femmes fatales", gekrönten- und ungekrönten Häuptern – besungen und beschrieben in ungezählten Büchern, Kriminalromanen und Spionagegeschichten, verfilmt mit berühmten Stars, eine Legende, die am 5. Juni 1883 mit dem ersten „Train d'Orient" in Paris begann.

Es war ein kleiner Zug, der an diesem denkwürdigen Nachmittag in Paris, Gare de l'Est Verkehrsgeschichte machte. Ein Speise-, zwei Schlaf- und zwei Gepäckwagen bildeten den ersten „Orient-Express". Zudem war die Reise recht mühsam, die Passagiere mussten Teilstücke noch auf Schiffen oder Postkutschen zurücklegen.

Die Luxuszüge der CIWL bestanden in der Regel aus je einem Gepäckwagen an der Spitze und am Ende, einem Speisewagen und zwei Schlafwagen.

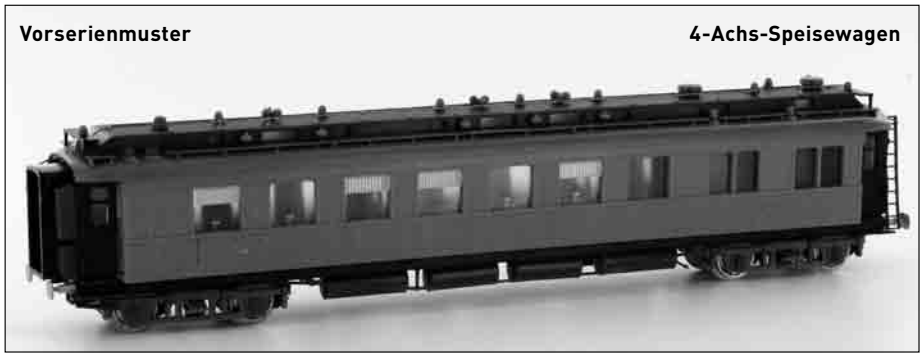
Der „Ostende-Wien-Express" nahm am 1. Juni 1894 den Betrieb auf. Er verkehrte täglich zwischen Ostende und Wien über Brüssel, Frankfurt a.M., Würzburg, Nürnberg, Passau, Linz und Wien.

Dem „Ostende-Wien-Express", der eigentlich bis Budapest fuhr, war einschließlich des „Ostende-Karlsbad-Express" ein entsprechend umfangreicher Wagenpark zugeteilt – 23 Schlafwagen, 7 Speisewagen und 15 Gepäckwagen. Die Waggons waren außen mit Teakholz versehen, und die Schlaf- und Speisewagen hatten eine äußerst luxuriöse Innenausstattung und wiesen den größten Luxus aus, den man sich damals auf Schienen vorstellen konnte.

**Als Vorspannloks empfehlen wir H 4001 / H 4003 / H 4030 / H 4031**

**aus Konstruktionszeichnung (Modell)** **Postgepäckwagen**

**Vorserienmuster** **4-Achs-Speisewagen**



NEM

**H22101** 2-tlg., 3-Achs-Post-Gepäckwagen FP3ü (1x) und 4-Achs-Speisewagen (1x)

Modelle des Orient-Express und Waggons aus dem CIWL – Bestand sind für Konstruktion und Produktion immer eine große Herausforderung.

Wir haben einen bekannten, deutschen Modellbahnkonstrukteur damit beauftragt, speziell die außergewöhnliche Form des Äußeren aber auch eine weitgehende detailgetreue Nachbildung der Inneneinrichtung für eine modellmäßige Umsetzung in den Maßstäben H0 1:87 und Spur N 1:160 zu konstruieren. Das von uns mit profunden Kennern der Materie Modellbahn-Waggons einerseits und historischen Luxuswaggons andererseits zusammengestellte Lastenheft ist entsprechend unserer Vorstellungen sehr umfangreich aber auch realisierbar.

Die von uns ausgesuchten Vorbilder aus dem Bereich der Teakholz-Waggons sind in dieser Form als Serienmodell noch nie realisiert worden.

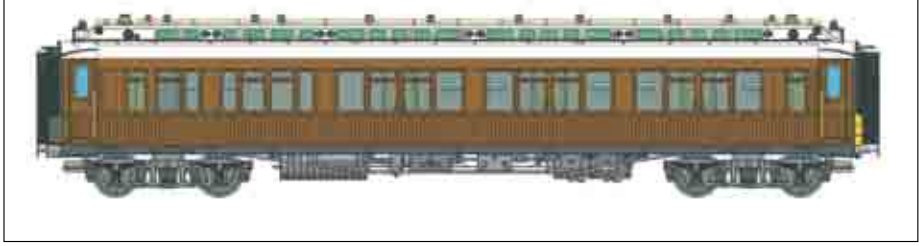
Freuen Sie sich mit uns auf eine Serie wunderschöner Teakholz-Waggons, die eigentlich in keiner Sammlung fehlen sollten. Die Auflagen sind limitiert und nummeriert.

**LIZENZHINWEIS:**

Modelle der CIWL-Wagen werden nach höchstem Standard gefertigt in Lizenz und mit Genehmigung der Wagons Lits Diffusion France, ein Unternehmen der Accor-Gruppe.

**Vorserienmuster** **Gepäckwagen**

**aus Konstruktionszeichnung (Modell)** **Schlafwagen**



**4-Achs-Schlafwagen**

**H22100** 3-tlg., 3-Achs-Gepäckwagen F3ü (1x) und 4-Achs-Schlafwagen (2x)

Als Vorspannloks empfehlen wir

**H 4001 / H 4003**

**H 4030 / H 4031**

# Containerwagen

## Typ Sgjkkmms 699

1981 wurden die ersten Containerwagen dieser Bauartserie von Talbot, Aachen, ausgeliefert.

Die Waggons bewährten sich auf Anhieb, so dass noch während der Auslieferung weitere Anschlussaufträge der DB erfolgten.

Während die Prototypen noch eine durchgehende Blechabdeckung hatten, gab es bei den Serienwagen nur noch eine Teilbeblechung des Bodens. Mit einer Lastgrenze von 48 t konnten mit Sgjkkmms 699 Container als auch Wechselpritschen befördert werden. Die Waggons sind im internationalen Einsatz weit verbreitet. Originallänge 16,94 m.

NEM IV

**H26301** 4-Achs-Containerwagen Typ Sgjkkmms 699 Ep. IV – 2x Container LÜP 105,8 mm

NEM V

**H26302** 4-Achs-Containerwagen Typ Sgjkkmms 699 Ep. V mit K-Line Container LÜP 105,8 mm

NEM V

**H26303** 4-Achs-Containerwagen Typ Sgjkkmms 699 Ep. V – Kombiwaggon mit 2x 20' Container LÜP 105,8 mm

NEM IV

**H26304** 4-Achs-Containerwagen Typ Sgjkkmms 699 Ep. IV mit 2x Container LÜP 105,8 mm

## Sdggmrs 744 „Papagei"

### Container-Taschenwagen mit 40' Container und Sattelauflieger

NEM V

**H23750** Display 10 Stück sortiert, unterschiedliche Betr.-Nrn.
Inhalt: 5x DB Ep. V mit 40' Container + Sattelauflieger „Danzas", 5x DB Ep. V mit 40' Container „Evergreen" + Sattelauflieger „Kühne & Nagel"

## Sggnos 715 Containertragwagen mit Innofreight XXL Hackschnitzel Container

NEM V

**H23718** Display 10 Stück sortiert, unterschiedliche Betr.-Nrn.
Inhalt: 5x DB Ep. V mit XXL Container „Green Cargo", 5x DB Ep. V mit XXL Container „Nieten Fracht DB"

# Containerwagen

## Typ Sggnos 715 / Sggmrs 714

1987 erstmalig eingesetzt, wurden diese Containertragwagen als Blockzugwagen konzipiert. Diese Blockzugwagen sind als 2-tlg. Gelenkwagen mit 3 Drehgestellen gebaut worden.
Entwickelt von der Deutschen Bundesbahn, wurde das Konzept von der Tochtergesellschaft Kombi-Waggon erfolgreich umgesetzt. Mit 33.94 m/LüP Originallänge, was ca. 21,2 cm im Maßstab 1:160 entspricht, lassen sich für den Spur N – Bahner interessante Güterzüge zusammenstellen. Speziell unsere Modelle Taurus und Class 66 lassen sich hierfür, wie beim Original, hervorragend einsetzen.

Mit weit über 4000 hergestellten Einheiten finden Sie die 2-tlg. Gelenkwagen auf allen europäischen Eisenbahnstrecken.

Bestückt mit 20' oder 40' Containern und Wechselpritschen verschiedenster Art, bilden sie auch ein reizvolles Thema für den Spur N-Modelleisenbahner.

**Die optimalen Zugloks sind**
**Taurus, BR 189, BR 1216 und Vectron.**

NEM V

NEU

**H23708** Containertragwagen Ep. V AAE
Hangartner Wechselpritschen

NEM V

NEU

**H23729** Containertragwagen Ep. V DB
DHL Wechselpritschen

NEM V

**H23713** 2-tlg. Containerwagen Typ Sggnos 715 AAE
Die Post/Schweiz

NEM V

**H23714** 2-tlg. Containerwagen Typ Sggnos 715 AAE
Spedition Giezendanner

NEM V

**H23715** 2-tlg. Containerwagen Typ Sggnos 715,
DB Rinnen Tankcontainer

NEM V

**H23716** 2-tlg. Containerwagen Typ Sggnos 715 DB,
Wechselpritschen Cross Rail + BTT Tankcontainer

V

**H9006** 6-tlg. Container-Set
1x CMA CGM, 1x Hapag-Lloyd, 4x K-Line

V

**H9005** 8-tlg. Container Set, 4x Tankcontainer – BTT / Rinnen
4x Wechselpritsche – Planzer / Bahntrans

## Typ Kbgs 442 Containerwagen

NEU

NEM V

**H23832** Kbgs 442 DB Ep. V „Alle Wege eine Bank"

NEU

NEM V

**H23833** Kbgs 442 Ep. V DB „Gelbanlage"

# Flachwagen / Güterwagen

## Mehr Zeit für Güterverkehr – 20 Waggons – Sie haben die Wahl!

**Für den Handel nur im Display erhältlich!**

**H23004** Display mit 20 2-Achs-Flachwagen als Autotransporter, beladen mit 5 verschiedenen LKWs Opel Blitz und MB L3500 miNis.

Die Waggons haben 5 unterschiedliche Betriebsnummern. Kinematik. Alle Waggons sind mit den miNis einzeln verpackt.

Die als Ladegut abgebildeten miNis sind beispielhaft. Es können auch Fahrzeuge mit anderer Lackierung und Beschriftung zum Einsatz kommen.

Alle Modelle im Verkaufsdisplay haben einen sehr günstigen Verkaufspreis.

Flachwagen mit LC3024 MB L3500

Flachwagen mit LC3218 Opel Blitz

Flachwagen mit LC3034 MB L3500

Flachwagen mit LC3207 Opel Blitz

Flachwagen mit LC3208 Opel Blitz

## Rlmms 56/Kls/Kbs 442/443

**Für den Handel nur im Display erhältlich!**

**H23005** Verkaufsdisplay mit 20 Güterwagen, 5 verschiedene Ausführungen mit und ohne Rungen mit Ladegut und Containerladung.

Seit 1958 waren diese Standardgüterwagen in großen Stückzahlen von der Deutschen Bundesbahn in Auftrag gegeben worden. Mit und ohne Rungen sind diese Waggons größtenteils auch heute noch bei den meisten europäischen Bahngesellschaften mit mehr oder weniger abweichenden landesspezifischen Abweichungen im Einsatz. Containerbeschriftungen sind beispielhaft. Es können auch Container mit anderer Lackierung und Beschriftung zum Einsatz kommen.

**H23005-1 bis 4** (versch. Betriebs-Nrn.)
Kls 443 DB Ep. V, mit 2x Container 20'

**H23005-5 bis 8** (versch. Betriebs-Nrn.)
Kls 443 DB Ep. V, mit Container 40'

**H23005-9 bis 12** (versch. Betriebs-Nrn.)
Kbs 442 DB Ep. IV, mit Rohren

**H23005-13 bis 16** (versch. Betriebs-Nrn.)
Kbs 442 DB Ep. IV, mit Rohren

**H23005-17 bis 20** (versch. Betriebs-Nrn.)
Kbs 442 DB Ep. IV, mit Holz

# 4-Achs-Rungenwagen

## Typ Remms 665 / Rmms 663

**Diese Wagen sind komplette Neukonstruktionen von Hobbytrain.**

Der Remms-Drehgestellwagen vereinigt in sich die Eigenschaften der bereits in größerer Stückzahl vorhandenen Drehgestellflachwagen der Gattung Rmms und die der 2-achsigen Flachwagen mit niedrigen Wänden der Gattung K aus Aluminium und Stahl.

Die Remms-Wagen eignen sich deswegen für die Beförderung zahlloser verschiedener Güter und Fahrzeuge.

Markant sind die mittleren Rungen, die zueinander einen anderen Abstand haben als die übrigen Rungen. Mit unterschiedlichen Drehgestellen und Puffern ausgerüstet, sind diese markanten Drehgestellwagen in ganz Europa verbreitet.

Ep. V: Remms 665 Flachwagen DB mit Aluwänden und Rungen – Drehgestelle Y25

Ep. IV: Remms 665 Flachwagen DB mit Aluwänden und Rungen – Minden 661 Drehgestelle

Ep. IV: Rmms 663 Flachwagen DB mit Rungen – Minden 661 Drehgestelle

Ep. V: Rmms 663 Flachwagen DB mit Rungen – Drehgestelle Y25

NEU

NEM IV V

**H23006** Verkaufsdisplay mit 20 Güterwagen Typ Remms/Rmms DB mit 4 verschiedenen Grundtypen

NEU

NEM V

**H23870** Rmms 663 Flachwagen DB mit Rungen – Drehgestelle Y25, mit CAT Bagger, Vedes Sondermodell

## 2-teilige Sets Typ Remms/Rmms

Foto: A. Schulz

NEM V NEU

**H23864** SNCB 2-tlg. Remms grün

NEM V NEU

**H23865** SNCF 2-tlg. Remms braun

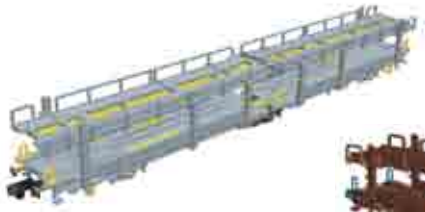
Foto: A. Schulz

NEM V NEU

**H23866** FS 2-tlg. Rmms braun

# Flachwagen / Güterwagen

## Autotransporter Offs 60 / Laekks 543



NEU

NEM III

**H23921** Autotransporter Offs 60 SBB Ep. III grau mit 4x MINIS VW T2

NEM III

**H23922** Autotransporter Offs 60 NS Ep. III braun mit 4x MINIS VW T2

Abb. Handmuster

NEM III

**H23920** Autotransporter Offs 60 DB Ep. III braun mit 4x MINIS VW T2

## Flachwagen Kbs 442

NEU

NEM IV

**H23824** 2er Set Kbs 442 mit Gitteraufbau f. Briketts, DB, Ep. IV

## Flachwagen Renfe mit Container

NEU

NEM V

**H60510** 4er Set Flachwagen Kgs mit Containern, Renfe, Ep. V

# VW 1600

## Typ 3 (1965-1973)

Der Typ 3 war der erste Mittelklassewagen von Volkswagen, gefertigt mit zwei verschiedenen Limousinenkarosserien und als Kombi; er wurde 1961 auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt als VW 1500 vorgestellt. Von dem nur zweitürig angebotenen Modell wurden bis Mitte 1973 fast 2,6 Millionen Wagen hergestellt.

Die Nummerierung erfolgte chronologisch: Der Typ 1 ist der VW Käfer, der Typ 2 ist der VW Transporter und der letzte VW mit luftgekühltem Heckmotor ist der 1968 vorgestellte VW Typ 4 (VW 411, ab 1973 als VW 412).

VW 1600 (1961-1973)
Mit Stufenheck wurde der Typ 3 von 1961 bis 1973 gebaut

VW 1600 Variant
Für Familien: Der Variant hatte zwei Türen und eine umlegbare Rücksitzbank

VW 1600 TL Typ 3 (1965-1969)
Die Schrägheckimousine kam 1965 – vier Jahre nach der Präsentation des VW Typ 3 auf der IAA

NEU

**LC4101** VW 1500 T3
Stufenheck, blau

**Für den Handel nur im Display erhältlich!**

**Display VW 1600 T3**

**LC4100** VW 1600 T3, 28-tlg.

Inhalt je 4 Stück:
LC4101, LC4102,
LC4103, LC4104,
LC4105, LC4106,
LC4107

NEU

NEU

**LC4102** VW 1500 T3
Stufenheck, tiefseegrün

NEU

**LC4104** VW 1600 TL
Fließheck, pastellweiß

NEU

**LC4106** VW 1500 Variant
Kombi, enzianblau

NEU

**LC4103** VW 1500 T3
Stufenheck, kansasbeige

NEU

**LC4105** VW 1600 TL
Fließheck, leuchtorange

NEU

**LC4107** VW 1500 Variant
Kombi, signalrot

# VW Transporter

## Generation T2 (1967-1979)

Unsere erfolgreiche Modellreihe MINIS der Lemke-Collection wird auch 2012 stetig erweitert. Bekannte Vorbilder der 50er und 60er Jahre in aufwändigen und authentischen Lackierungen bereichern Ihre Sammlung und beleben Ihre Modellbahn. Für noch mehr Realismus werden ausgesuchte Modelle nun auch mit LED-Beleuchtung angeboten.
Weitere Informationen bzw. Sondermodelle unserer MINIS finden Sie auch unter www.lemkecollection.de
Farben, Ausführungen und Details sind nicht verbindlich und können evtl. geringfügig abweichen.
Im Spätsommer 1967 präsentierte das VW-Werk den Nachfolger der ersten VW Bully – Generation als T2.
Der T2 war eine komplette Neukonstruktion, basierend auf den Erfahrungen, die man mit dem T1-Modell gemacht hatte mit zahlreichen Karosserieversionen und Aufbauvarianten.

### Display VW Transporter T2

Inhalt:
LC3837, LC3838, LC3839, LC3840, LC3841, LC3842, LC3843

NEU

**LC3861** Display VW Bus T2, 28-tlg.

**LC3803** VW Bus T2
Kastenwagen „Edeka"

**LC3804** VW Bus T2
Kastenwagen „Hofbräu"

**LC3805** VW Bus T2
mit Hochdach „Kabelmetal"

**LC3836** VW Bus T2
Kastenwagen „DRK"

NEU

**LC3837** VW Bus T2
Westfalia Camper

NEU

**LC3838** VW Bus T2
Westfalia Camper

NEU

**LC3839** VW Bus T2
gelb/weiss

NEU

**LC3840** VW Bus T2
rot/weiss

NEU

**LC3841** VW Bus T2
Kastenwagen grau

NEU

**LC3842** VW Bus T2
Kastenwagen grün

NEU

**LC3843** VW Bus T2
Pritsche/Plane

NEU

**LC3845** VW Bus T2
Westfalia Camper „Flower-Power"

NEU

**LC3847** VW Bus T2
Tankwagen „Shell"

NEU

**LC3844** VW Bus T2
Doppelkabine, Pritsch/Plane

NEU

**LC3846** VW Bus T2
Kastenwagen „Jägermeister"

NEU

## Exclusiv-Edition für die Schweiz

**Für den Handel nur im Display erhältlich!**

**Display VW Transporter T2**

**LC3860** Display VW Bus T2, 28-tlg

NEU

Inhalt:
LC3850, LC3851,
LC3852, LC3853,
LC3854, LC3852,
LC3858

**LC3854** VW Bus T2
Pritsche/Plane „Elmer Citro"

NEU

**LC3850** VW Bus T2
„PTT"

NEU

**LC3852** VW Bus T2
Kastenwagen „Rössli"

NEU

**LC3857** VW Bus T2
Kastenwagen „PTT"

NEU

**LC3851** VW Bus T2
Kastenwagen „Ovomaltine"

NEU

**LC3853** VW Bus T2
Kastenwagen „Maeder Luftfracht"

NEU

**LC3858** VW Bus T2
Pritsche/Plane „Calanda Bräu"

NEU

# Büssing LU 11-16 / Commodore

Als Weiterentwicklung des Typs 7500 U wird 1955 von Büssing der 8,6 Tonner LU 11, LS 11 mit 170 PS vorgestellt. Ab 1960 kommt eine auf 192 PS verstärkte Maschine zum Einsatz.

Die Baureihe mit der markanten Front wird bis in die sechziger Jahre unter der Bezeichnung „Commodore" weitergeführt.

**LC3601** Büssing LU 11
Pritsche-Plane, grau-blau
**LC3601B** dto. mit LED-Beleuchtung

**LC3602** Büssing LU 11
Pritsche-Plane, blau-rot
**LC3602B** dto. mit LED-Beleuchtung

**Display Büssing LU 11-16**

**LC3600** Büssing LU 11
Inhalt: je 4x LC3610, LC3611, LC3612, LC3613, LC3614

**LC3603** Büssing LU 11
Kofferaufbau „Dortmunder Actien Bier"
**LC3603B** dto. mit LED-Beleuchtung

NEU

**LC3605** Büssing LU 11
Pritsche-Plane „Deutsche Bundespost"

**LC3612** Büssing LU 11
Koffer „Jägermeister"

**LC3613** Büssing LU 11
Pritsche-Plane „Kühne & Nagel"

NEU

**LC3609** Büssing LU 11
Hängerzug „Schenker"

**LC3614** Büssing LU 11
Pritsche grün-rot

**LC3610** Büssing LU 11
Hängerzug „Herforder Bier"

# Krupp Titan

Der Krupp L-80 Titan machte bei seiner Vorstellung im Jahr 1950 seinem Namen alle Ehre und galt als stärkster Lastwagen auf dem deutschen Markt. Ab 1951 in Serie mit einer Leistung von 210 PS gebaut war der Titan im Güterfernverkehr schnell etabliert. Der Titan wurde u.a. als Sattelzug-, Pritschen-, Kipper-, Koffer- und Busversion betrieben.

**LC3305** Krupp Titan
Kofferaufbau, blau-rot
**LC3305B** Krupp Titan
dto. mit LED-Beleuchtung

**LC3303** Krupp Titan
Pritsche, blau-schwarz

# MB Bus O 3500

1949 erschien mit dem O 3500 die erste Neukonstruktion nach dem Krieg, ein Haubenbus mittlerer Größe, den es wahlweise für den Stadt-, Überland- und Reiseverkehr gab. Dieses Modell teilte sich, wie damals üblich, große Teile von Technik und Konstruktion mit den vergleichbar großen Lastwagenmodellen, bei Mercedes war dies der L 3500. Über 2664 gebaute Haubenbusse bei Mercedes und wahrscheinlich noch einmal so viele Versionen mit Busaufbauten von Fremdherstellern wurden von 1950-55 produziert. Restaurierte Exemplare fahren noch heute.

**LC3115** MB O 3500
Reisebus mit Dachfenstern
**LC3115B** dto. mit LED-Beleuchtung

**LC3116** MB O 3500
Stadtbus neutral

**LC5016** Bus-Depot
Lasercut-Bausatz,
inkl. 2x MB O 3500 **(Vorteilspreis)**

# MB Bus O 6600 H / O320 H

1951 überrascht Mercedes Benz die Kundschaft mit diesem luxuriösen Reisebus. Aufgrund der komfortablen Ausstattung wird er auch „Pullman-Omnibus" genannt und gefällt durch die zeitlos schlichte Linienführung mit abgerundetem windschnittigem Bug. Es gab je nach Ausstattung bis zu 45 Sitzplätze und bis zu 100 Personen konnten bei maximaler Auslastung der Stadtbusse befördert werden.

**LC3510** MB O 6600
Reisebus „Rheinische Bahngesellschaft"

**LC3513** MB O 6600
Reisebus „Gutt's Reisedienst"

**LC3511** MB O 6600
Stadtbus „Edeka"

**LC3514** MB O 6600
Reisebus „Rhein-Ruhr-Express"
**LC3114B** dto. mit LED-Beleuchtung

**LC5022** Post-Bus-Depot
Lasercut-Bausatz,
inkl. 2x Postbus O 6600 **(Vorteilspreis)**

# Büssing Omnibus – Aero 1½-Deck-Linienbusse

Foto: KVB

Nicht nur Büssing LKWs prägten das Straßenbild der 50er- und 60er-Jahre, sondern auch Büssing Omnibusse waren in der Zeit als Reise- und Linienbusse stark vertreten. Um dem gestiegenen Personenaufkommen Rechnung zu tragen, stellte Büssing 1961 in Zusammenarbeit mit der Karosseriefabrik Ludewig den modernen Aero 11/2 Deck-Großraumbus vor. Zahlreiche Städte setzten die Busse im Liniendienst ein.

**LC3901** Büssing Aero 11/2 Deck
Omnibus „Jägermeister"

**LC3902** Büssing Aero 11/2 Deck
Omnibus „AEG"

**LC3903** Büssing Aero 11/2 Deck
Omnibus „Handelsgold Zigarren" Aachen

LC3904 Büssing Aero 11/2 Deck
Omnibus „Krefelder Verkehrs,A.G."

# MB L 322

Der klassische auf den Rahmen aufgesetzte Kühler zierte die Mercedes Benz LKW seit Anfang des 20. Jh. Es war also eine kleine Revolution als 1958 die komplett neugestylte Kurzhauben-Baureihe die Fachwelt überrascht. Ein breiter Kühlergrill im Stil der SL Personenwagen und eine über die ganze Breite gezogene Haube kennzeichnen den neuen 6-Tonner L 322 mit 110 PS.

Inhalt je 4x:
LC3401, LC3402,
LC3404, LC3405,
LC3407, LC3408

**LC3400**
MB L 322 Display

**LC3402** MB L 322
Pritsche „Brennstoffhandel Hahne"

**LC3409** MB L 322
mit Getränkepritsche „Hofbräu"

NEU
**LC3444** MB L 322
Pritsche „Deutsche Bundespost"
mit Weber-Behälter

**LC3408** MB L 322
Kofferaufbau „Konsum"

NEU
**LC3442** MB L 322
Feuerwehr mit Wassertank

NEU
**LC3451** MB L 322
Kofferaufbau „Deutsche Post"

**LC3422** MB L 322 Getränkepritsche „DAB"

**LC3426** MB L 322
Getränkepritsche „Augustiner"

**LC3429** MB L 322
Getränkepritsche „Herforder"

**LC3406** MB L 322 Hängerzug mit Plane „Internationale Speditionsges. mbH"

NEU
**LC3450** MB L 322
Kofferaufbau „DRK"

**LC3427** MB L 322 Getränke Hängerzug

**LC3420** MB L 322 Nato Koffer THW

**LC3449** MB L 322 Hängerzug mit Auflieger „Deutsche Bahn"

**LC3440** MB L 322 Hängerzug mit Auflieger exklusiv „Schenker"

**LC3443** MB L 322, 2er Set „BSR"

# Themensets

**H24904** 2-tlg. Set Ep. III, MINIS MB L3500 Persil mit Güterwagen

**LC5008** 3-tlg. Kommunalfahrzeug VW Bus + MB L 322

**LC5009** 3-tlg. BW Fahrzeuge VW Bus + MB L 322

**LC5011** 3-tlg. BW Fahrzeuge VW Bus + MB L 322

**LC5012** 3-tlg. Polizei VW Bus + MB L 322

**LC5013** 3-tlg. Feuerwehr VW Bus + MB L 322

**LC5014** 3-tlg. Flensburger VW Bus + MB L 322

# Opel Blitz

Bei Opel wurde 1952 ein völlig neuer Opel Blitz 1,75-Tonner vorgestellt. Dieser sollte die Nachfolge des erfolgreichen Vorgängers gleichen Namens antreten. Das Design orientierte sich an den zeitgenössischen amerikanischen Lastwagen der Muttergesellschaft „General Motors".

Der Opel Blitz wurde mit verschiedensten Aufbauten, je nach Anforderung des Kunden, ausgestattet.

## Display Opel Blitz

**LC3227** Verkaufsdisplay
28 Modelle, sortiert
Inhalt:
LC3219, LC3220,
LC3221, LC3222,
LC3223, LC3224,
LC3225

NEU

**LC3208** Opel Blitz Koffer „Sanella"
**LC3208B** dto. mit LED-Beleuchtung

**LC3216** Opel Blitz
Pritsche-Plane „Spedition Danzas + Cie"
**LC3216B** dto. mit LED-Beleuchtung

**LC3218** Opel Blitz
Koffer „Edeka

NEU

**LC3219** Opel Blitz
Tankwagen „Aral"

NEU

**LC3220** Opel Blitz Koffer „Schenker"
**LC3220B** dto. mit LED-Beleuchtung

NEU

**LC3221** Opel Blitz
Tankwagen „Stadtreinigung"

NEU

**LC3222** Opel Blitz
Pritsche mit Aufbau „Augustiner"

NEU

**LC3223** Opel Blitz
Tankwagen „DAB"

NEU

**LC3224** Opel Blitz
Pritsche-Plane „Spedition Klein-Wiehle"
**LC3224B** dto. mit LED-Beleuchtung

NEU

**LC3225** Opel Blitz
Koffer „Jägermeister"
**LC3225B** dto. mit LED-Beleuchtung

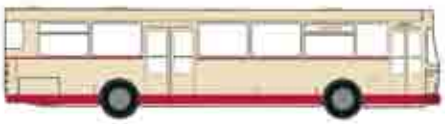
NEU

**LC3226** Opel Blitz
Pritsche-Plane „Agfa"

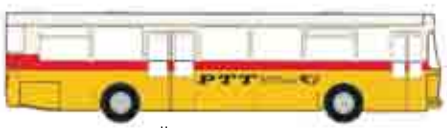
# MAN SÜ 240

Der SÜ 240 war der Standard-Überlandbus von MAN und wurde von 1973 bis 1989 produziert. Das Fahrzeug war für den Überland-, Gelegenheits- und Kombiverkehr gedacht.

Der SÜ 240 wurde 1987 von dem MAN SÜ 242 abgelöst, jdeoch aufgrund seiner Beliebtheit noch bis 1989 parallel zum SÜ 242 weitergebaut.



**LC3930** MAN SÜ 240 creme



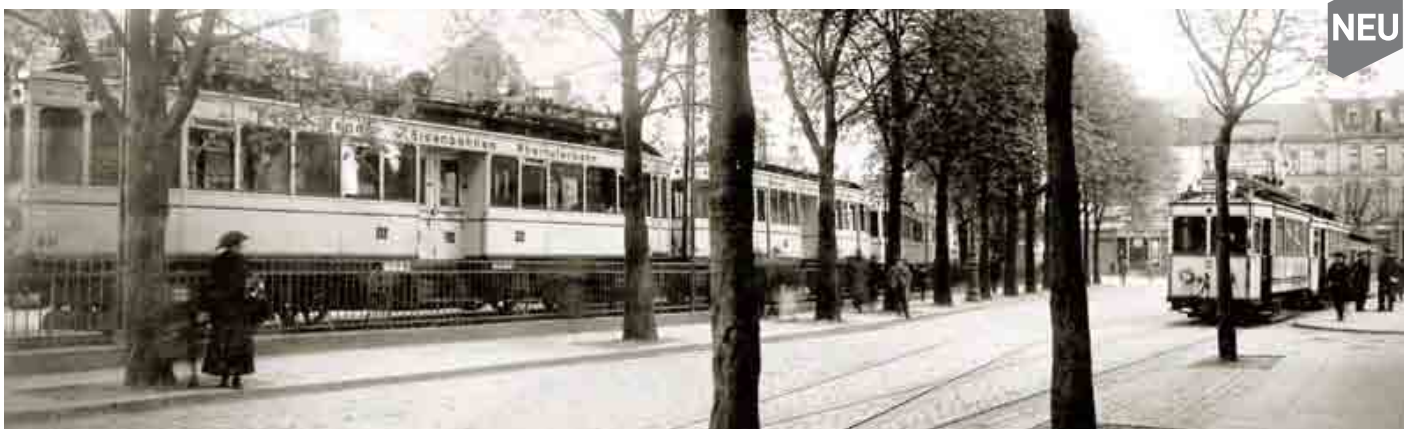

**LC3931** MAN SÜ 240 PTT

**LC3932** MAN SÜ 240 Bogestra

**LC3933** MAN SÜ 240 München

# Cöln-Bonner Rheinuferbahn

## Messing-Handarbeitsmodelle im Maßstab 1:160 und 1:87




Die Trasse der Rheinuferbahn ist die kürzeste Verbindung zwischen Köln und Bonn, weswegen sie bereits in den ersten Überlegungen zum Bau einer Eisenbahn zwischen beiden Städten Anfang der 1840er Jahre eine Rolle spielte. Die Bonn-Cölner Eisenbahn, die später in der Preußischen Staatseisenbahn aufging, entschied sich jedoch für den Umweg über Brühl, da man sich davon mehr Fahrgäste an den Unterwegshalten versprach.
Bei der Gründung der Cöln-Bonner Kreisbahnen (CBK) wurde die Idee einer Rheinuferbahn wieder aufgegriffen. Da die Staatsbahn zum gleichen Zeitpunkt ebenfalls den Bau einer Rheinuferbahn prüfte, wurden die Planungen der CBK zurückgestellt, die daraufhin zunächst die Vorgebirgsbahn baute. Nachdem die Pläne der Staatsbahn aufgegeben waren, wurde der CBK 1898 eine Konzession für den Bau der Rheinuferbahn als eingleisige Schmalspurbahn auf und neben öffentlichen Straßen erteilt.
Im Januar 1906 begann der Personenverkehr mit Schnell- und Nahverkehrszügen jeweils im Stundentakt mit damals beachtlichen 70 km/h. Der Fahrgastansturm war so groß, dass weitere Fahrzeuge bestellt und der zweigleisige Ausbau der Strecke begonnen wurde. Der Ausbau war 1908 fertig gestellt, gleichzeitig wurde die Strecke zur Hauptbahn umkonzessioniert und die Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h angehoben. Schnellzüge, die nun im 30-Minuten-Takt angeboten wurden, bewältigten die Strecke nun in einer Fahrzeit von 44 Minuten.

Als Vorbild für das vierteilige Set dienen die Fahrzeuge ET514, BW601, BW801 und ET517 der Cöln-Bonner Rheinuferbahn, die in den Jahren 1906/1907 bei Van der Zypen & Charlier in Cöln-Deutz gebaut wurden.

Abbildung zeigt H0-Modell

### Spur H0

**LC995100** 4-tlg. Bausatz Cöln-Bonner-Rheinuferbahn, mit Bauanleitung und 2 Faulhabermotoren (Antrieb)
in aufwändiger Geschenkverpackung

### Spur N

**LC11900** 4-tlg. Cöln-Bonner-Rheinuferbahn, Fertigmodell mit Antrieb
in edler Holzkassette,
**Auflage nur 99 Stück**

# Bayerisches Imprägnierwagenset 1886

Die K.Bay.Sts.B ließ 1886 einen vierachsigen Imprägnierwagen zum Kesseldruck-Imprägnieren von Eisenbahnschwellen bei der Maschinenbau-Actiengesellschaft in Nürnberg bauen. Aus zahlreichen Kleinteilen in Handarbeit hergestelltes Metall-Modell in Holzkassette.

### Spur N

**LC2566** Bayerischer Schwellenimprägnierzug von 1886 Ep. I, 3-tlg.
**Auflage nur 150 Stück**

# Diesel-Triebwagen

## VT 137 / VT 36.5 / VS 145 (1937 – 1978)

NEU

Die von der Form her markanten Dieseltriebwagen der Serie VT 137.241-270 in Verbindung mit den bekannten Steuerwagen VS 145 sind das Vorbild für die Fortsetzung unserer erfolgreichen Triebwagenserie.

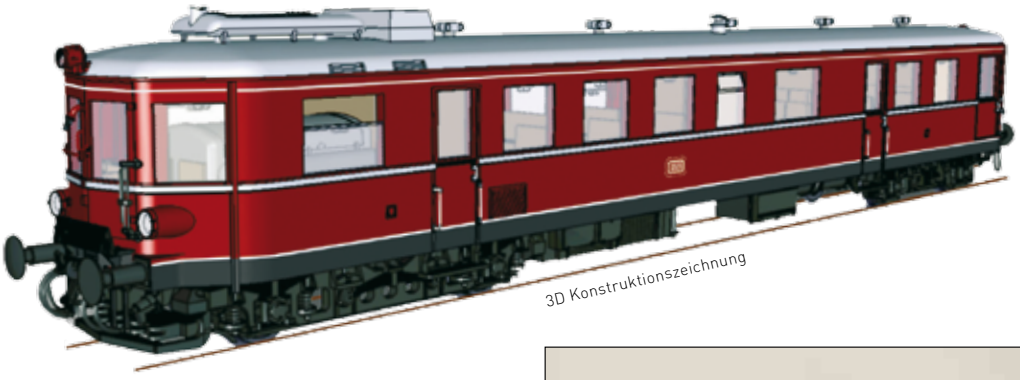
Mit 50 Einheiten waren diese Triebwagen über ganz Deutschland verteilt. Nicht nur im Nahverkehrsbereich eingesetzt, waren die Triebwagen von 1937/38 bis in die 70er Jahre im Einsatz.
Von der DRG kamen die Triebwagen nach dem Krieg teilweise zur Deutschen Bundesbahn und teilweise zur Deutschen Reichsbahn Ost. Ab 1939 wurden mehrere Triebwagen für militärische Zwecke eingesetzt. Nach dem Krieg kamen einzelne Triebwagen zu den alliierten Dienststellen der englischen und amerikanischen Streitkräfte. Nach Ausmusterung bei der DB verblieben die letzten beiden Triebwagen bei der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn, wo sie noch bis 1978 im Dienst waren. Die Steuerwagen VS 145 sah man häufig bei der DB im Einsatz z.B. mit der Diesellok V 36.

Bei der Deutschen Reichsbahn Ost wurden die letzten VT 137 1967 ausgemustert.
Durch die Kriegsereignisse blieben einige Triebwagen außerhalb Deutschlands in Österreich, Italien und Frankreich.
Die Steuerwagen verfügten über ein eigenes Postabteil, daher gehörten sie zur Betriebsgattung BC Post 4ivS.

Foto: Sammlung Dietz.

**H303600** VT 137/VS 145 DRG Ep. II, creme-rot, 2-tlg.
**H303600-S** dto. digital mit ESU-Loksound

**H303601** dto. Wechselstrom digital
**H303601-S** dto. digital mit ESU-Loksound



3D Konstruktionszeichnung

**H303800** VT 36.5/VS 145 DB Ep. III, rot, 2-tlg.
**H303800-S** dto. digital mit ESU-Loksound

**H303801** dto. Wechselstrom digital
**H303801-S** dto. digital mit ESU-Loksound

Foto: Sammlung Dietz.

**H303700** VT 137/VS 145 DR Ep. III, creme-rot, 2-tlg.
**H303700-S** dto. digital mit ESU-Loksound

**H303701** dto. Wechselstrom digital
**H303701-S** dto. digital mit ESU-Loksound

# Kruckenberg Schnelltriebwagen

## SVT 137/155 A/B/C

NEU

Zum Jahreswechsel 1931/32 hatte Kruckenbergs „Flugbahngesellschaft", nur ein Jahr nach der Weltrekordfahrt des Schienenzeppelins, Pläne für einen 3-tlg. Schnelltriebwagen ausgearbeitet. Der Bau dieses für diese Zeit revolutionären Schnelltriebwagens wurde bei West-Waggon in Köln-Deutz in Auftrag gegeben.
Zahlreiche technische Innovationen führten dazu, dass der Triebwagen erst Anfang 1938 fertig wurde. Äußerlich unterscheidet sich dieser Urahn aller heutigen ICE's durch die im Windkanal gefundene strömungsgünstige Form und durch seinen silbergrauen Anstrich von der klassischen Zweifarbenlackierung der Reichsbahn Schnelltriebwagen.
Geplant für die Strecke Berlin/Hamburg, erreicht er eine Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h. Der Bruch eines Drehgestelles und der Kriegsausbruch machten jedoch den geplanten Einsatz zunichte. Nach Kriegsende abgestellt in Berlin-Karlshorst, sah der Reichsbahn-Nummernplan von 1947 die Betriebsnummer 91.500 vor. 1958 wurde der schadhafte Triebwagen endgültig zerlegt. Aufgrund maßstäblicher und vorbildgerechter Realisierung empfehlen wir den Betrieb ab Radius 3.

**Sonderserie**
**200 Stück**
**mit dunkelgrauem Dach**
**und Reichsadler**

**H13716** Kruckenberg SVT 137/155 3-tlg. DC
**H13716-S** dto. digital mit ESU-Loksound

**H13716-1** Kruckenberg SVT 137/155 AC digital
**H13716-1S** dto. digital mit ESU-Loksound

# Orient Express

## Ostende–Wien – Erstmalig als Modell

NEU

Vorlage für die Farbgebung unserer Modelle

Ein Name, ein Begriff, voller Mystik, Zauber, Sehnsüchte, Fernweh. Ein Zug der Diplomaten, Abenteurer, Agenten, Schieber, „Femmes fatales", gekrönten- und ungekrönten Häuptern – besungen und beschrieben in ungezählten Büchern, Kriminalromanen und Spionagegeschichten, verfilmt mit berühmten Stars, eine Legende, die am 5. Juni 1883 mit dem ersten „Train d'Orient" in Paris begann.

Es war ein kleiner Zug, der an diesem denkwürdigen Nachmittag in Paris, Gare de l'Est Verkehrsgeschichte machte. Ein Speise-, zwei Schlaf- und zwei Gepäckwagen bildeten den ersten „Orient-Express". Zudem war die Reise recht mühsam, die Passagiere mussten Teilstücke noch auf Schiffen oder Postkutschen zurücklegen.

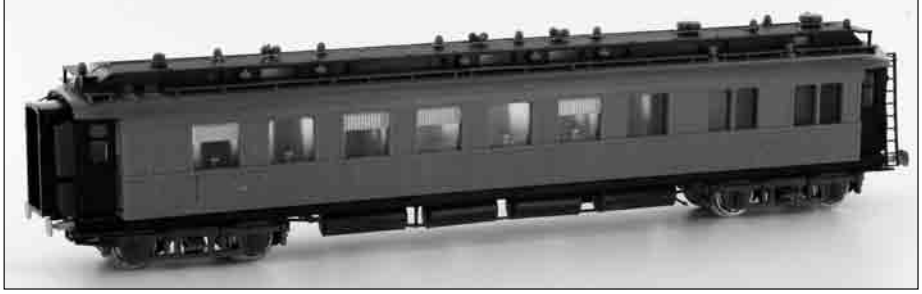
Die Luxuszüge der CIWL bestanden in der Regel aus je einem Gepäckwagen an der Spitze und am Ende, einem Speisewagen und zwei Schlafwagen.

Der „Ostende-Wien-Express" nahm am 1. Juni 1894 den Betrieb auf. Er verkehrte täglich zwischen Ostende und Wien über Brüssel, Frankfurt a.M., Würzburg, Nürnberg, Passau, Linz und Wien.

Dem „Ostende-Wien-Express", der eigentlich bis Budapest fuhr, war einschließlich des „Ostende-Karlsbad-Express" ein entsprechend umfangreicher Wagenpark zugeteilt – 23 Schlafwagen, 7 Speisewagen und 15 Gepäckwagen. Die Waggons waren außen mit Teakholz versehen, und die Schlaf- und Speisewagen hatten eine äußerst luxuriöse Innenausstattung und wiesen den größten Luxus aus, den man sich damals auf Schienen vorstellen konnte.

**aus Konstruktionszeichnung (Modell)** **Postgepäckwagen**

**Vorserienmuster** **4-Achs-Speisewagen**



NEM

**H44011** 2-tlg., 3-Achs-Post-Gepäckwagen FP3ü (1x) und 4-Achs-Speisewagen (1x)

Modelle des Orient-Express und Waggons aus dem CIWL – Bestand sind für Konstruktion und Produktion immer eine große Herausforderung.

Wir haben einen bekannten, deutschen Modellbahnkonstrukteur damit beauftragt, speziell die außergewöhnliche Form des Äußeren aber auch eine weitgehende detailgetreue Nachbildung der Inneneinrichtung für eine modellmäßige Umsetzung in den Maßstäben H0 1:87 und Spur N 1:160 zu konstruieren.

Das von uns mit profunden Kennern der Materie Modellbahn-Waggons einerseits und historischen Luxuswaggons andererseits zusammengestellte Lastenheft ist entsprechend unserer Vorstellungen sehr umfangreich aber auch realisierbar.

Die von uns ausgesuchten Vorbilder aus dem Bereich der Teakholz-Waggons sind in dieser Form als Serienmodell noch nie realisiert worden.

Freuen Sie sich mit uns auf eine Serie wunderschöner Teakholz-Waggons, die eigentlich in keiner Sammlung fehlen sollten.

Die Auflagen sind limitiert und nummeriert.

**LIZENZHINWEIS:**

Modelle der CIWL-Wagen werden nach höchstem Standard gefertigt in Lizenz und mit Genehmigung der Wagons Lits Diffusion France, ein Unternehmen der Accor-Gruppe.

**Vorserienmuster** **Gepäckwagen**

**aus Konstruktionszeichnung (Modell)** **Schlafwagen**

**4-Achs-Schlafwagen**

**H44010** 3-tlg., 3-Achs-Gepäckwagen F3ü (1x) und 4-Achs-Schlafwagen (2x)

# Schnellzug DB Ep. III Ende der 50er-Jahre

NEU

Halbgepäckwagen

Die geplanten Modelle zeigen den typischen Schnellzug, wie sie in den 50er-Jahren, vor allem die Nord-Süd- und Süd-Nord-Strecken bedient haben.

NEM R2

**H43014** 3-tlg. Set DB Ep. III, bestehend aus 1x Halbgepäckwagen Typ Pw4ümg-59, 1x 2. Klasse B4ümg-54 und 1x 1./2. Klasse A/B4ümg-55.

Vorserie

NEM R2

**H43015** 3-tlg. Set DB Ep. III, bestehend aus 1 x Halbspeisewagen Ar4ümg-54 und 2x 2. Klasse B4ümg-54.

NEM R2

**H43016** 2-tlg. Set DB Ep. III, bestehend aus 1x 1. Klasse A4ümg-54 und 1x 2. Klasse B4ümg-54.

# F-Zug Roland

NEU

## A4ümg-54 und Ar4ümg-54

Zum Sommerfahrplan 1951 führte die Deutsche Bundesbahn eine neue Zuggattung ein, die blauen F-Züge. Hierunter wurden einerseits die bisherigen internationalen FD-Züge geführt, andererseits die neuen leichten Fernschnellzüge für das im Aufbau befindliche nationale Netz. Dabei kamen verschiedene Wagengattungen zum Einsatz.

Der F-Zug Roland verkehrte 1965 als F 44 auf der Nord-/Süd-Strecke Bremen-Basel und als F 43 auf der Süd-/Nord-Strecke Basel-Bremen. Dabei kamen verschiedene Wagengattungen zum Einsatz – 3 x A4ümg-54 und 1 x Ar4ümg-54.

**Farblich vorbildgerechte, detaillierte Inneneinrichtung mit Gepäckablagen. Originaldetailliertes Chassis, epochengerechte Lackierung und Beschriftung.**

NEM R2

**H43017** Set 1 Roland Ep. IIIb 1. Klasse A4ümg-54 1 x und Halbspeisewagen Ar4ümg-54 1 x

NEM R2

**H43018** Set 2 Roland Ep. IIIb 2 x 1. Klasse A4ümg-54

# Straßenbahnen / Tram

## Düwag Typ Aufbauwagen

Zwischen 1950 (Epoche III) und 1970 (Epoche IV) waren zahlreiche Varianten hiervon in Deutschland und im europäischen Ausland im Einsatz. Einige Fahrzeuge sind heute noch als Museumsmodelle bei verschiedenen Verkehrsgesellschaften in Betrieb. Für die Modellbahner ist nun ein vorbildgerechter Betrieb in Epoche III bis Epoche IV möglich. Dieses Straßenbahnmodell war das erste in Großserie gefertigte Spur-N Modell und ermöglichte nun auch den Spur-N Modellbahnern den vorbildgerechten und zeitgemäßen Einsatz von Straßenbahnmodellen auf ihren Anlagen.

Seit der ersten Vorstellung des Modells 1996/97 sind zahlreiche Lackierungs- und Produktionsvarianten produziert worden.

**K30930** Tram Düwag 2-tlg. cremefarben, neutral

**K30931** Tram Düwag 2-tlg. mit Werbung Nivea

**K30932** Tram Düwag 2-tlg. mit Werbung AEG Lavamat

**K30933** Tram Düwag 2-tlg. Version München mit Werbung Jägermeister

# Straßenbahn-Depot

**LC8500** Straßenbahn-Depot, Lasercut-Bausatz

**LC8001** Straßenbahn-Depot, Lasercut-Bausatz mit 1x K30930 (VORTEILSPREIS)

# Posttram – München

Nach der Inbetriebnahme des neuen Münchner Zentralbahnhofes berichtete am 18.9.1900 das Oberpostamt in München an die Generaldirektion der Bayrischen Post und Telegrafen, dass es wegen des erhöhten Postaufkommens nun an der Zeit wäre, von der Benutzung der Pferdegespanne auf einen Posttransport mit der elektrischen Straßenbahn überzugehen.

Zu diesem Zweck wurden bereits vorhandene Triebwagen entsprechend den Bedürfnissen der Post umgebaut. Am 1. Juli 1905 wurde der Poststraßenbahnverkehr zwischen dem Postamt 1 (Residenzpost) und dem Postamt 3 (Bayerpost) aufgenommen. 1926, die alten Triebwagen hatten weitgehend ausgedient, kaufte die Oberpostdirektion München bei MAN für einen erweiterten Poststraßenbahnverkehr 8 neue Triebwagen. Sie wurden im Juni 1926 in Betrieb genommen. Die neuen gelb gestrichenen Poststraßenbahnwagen entsprachen ihrem äußeren Aufbau und in ihrer technischen Ausrüstung den normalen Konstruktionen der städtischen Münchner Zweirichtungsstraßenbahnwagen. Nach dem 2. Weltkrieg stiegen die Transportleistungen infolge des wirtschaftlichen Aufschwunges rapide an. Die Motorisierung der Triebwagen reichte bei voll beladenem Triebwagen und Beiwagen nicht mehr aus, um mit dem ständig schneller werdenden Straßenverkehr Schritt halten zu können. Verstärkt kam es zum Einsatz von jeweils zwei zusammengekoppelten Triebwagen, die maximal 10 Einsatzkarren transportieren konnten. Jeder Einsatzkarren nahm etwa 100 Pakete auf. Nachdem noch 1954 die bis dahin üblichen Stangenstromabnehmer gegen Scherenstromabnehmer ausgewechselt worden waren, kam aber dann 1959 das endgültige Aus für die bekannteste Posttram Deutschlands.

In den Jahren 1926 bis 1959 wechselten die Posttrams mehrfach die Lackierung, was für den Modellbahner die Möglichkeiten des Einsatzes enorm vergrößert und dem Sammler von Straßenbahnmodellen ein neues Sammelgebiet eröffnet.

Die Realisierung der Modelle wurde ermöglicht durch die Zusammenarbeit mit der Deutschen Post und Herrn Günter H. Köhler †.

**H14000** Posttram Doppeltraktion, Motorwagen motorisiert und Motorwagen unmotorisiert, Deutsche Post, Version 1949/50

# Kato H0 UNITRACK System

## für Analog und Digitalbetrieb

**Vorteile des UNITRACK Systems**

Leichte Montage innerhalb weniger Minuten auf fast allen Untergründen.

Im Unterschied zu herkömmlichen Gleisen können mit UNITRACK leicht die verschiedensten Gleisstrecken in kürzester Zeit ausprobiert werden.

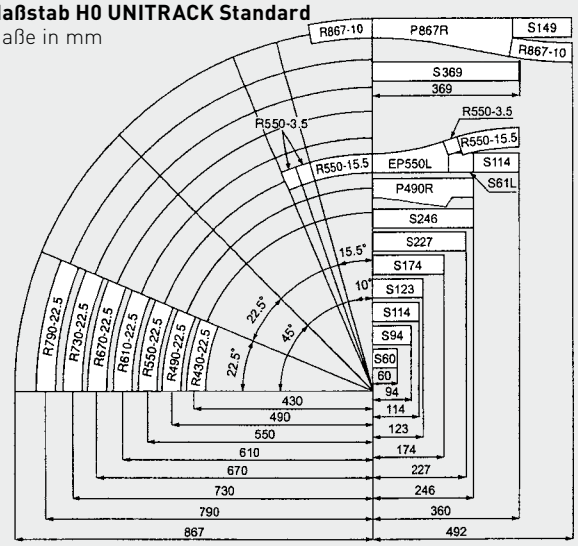
Patentierte Schienenverbindung UniJoiner, leicht zu verbinden, dauerhafter Halt und Kontakt und genauso leicht wieder zu lösen, sooft Sie wollen. Das UNITRACK Gleis besteht aus korrosionsfestem Code38 Nickel-Silber, die beste Wahl bei stromführenden Materialien für optimale Stromabnahme und bestes Fahrverhalten.

Digitalfähiges System mit stromführenden und isolierten Weichen mit oder ohne Weichenantrieb. Der Weichenantrieb kann nachgerüstet werden.

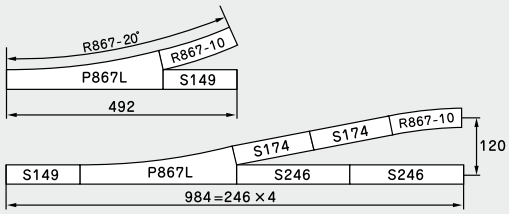
## Zubehör / Trafo

**K 22016** Trafo

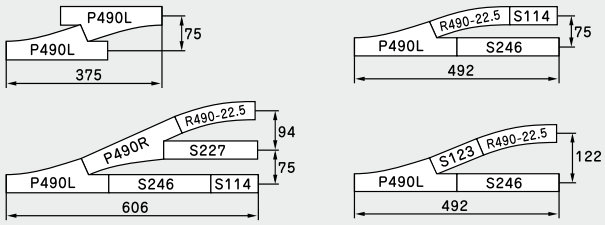
**Maßstab H0 UNITRACK Standard**
Maße in mm




**Manuelle Weiche P867, Konfiguration**
Maße in mm

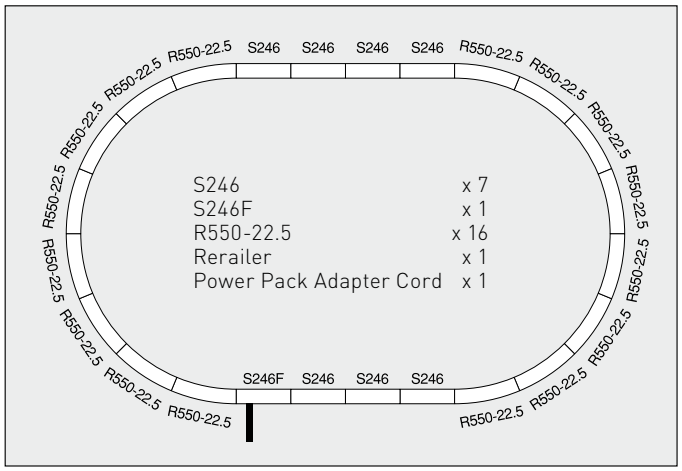


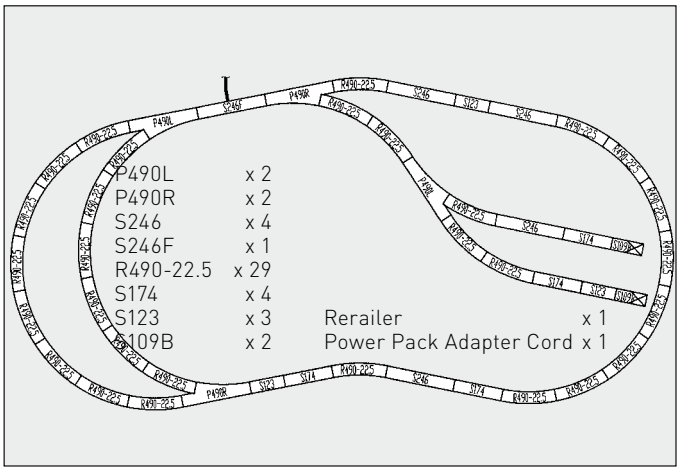

**Manuelle Weiche P490, Konfiguration**
Maße in mm

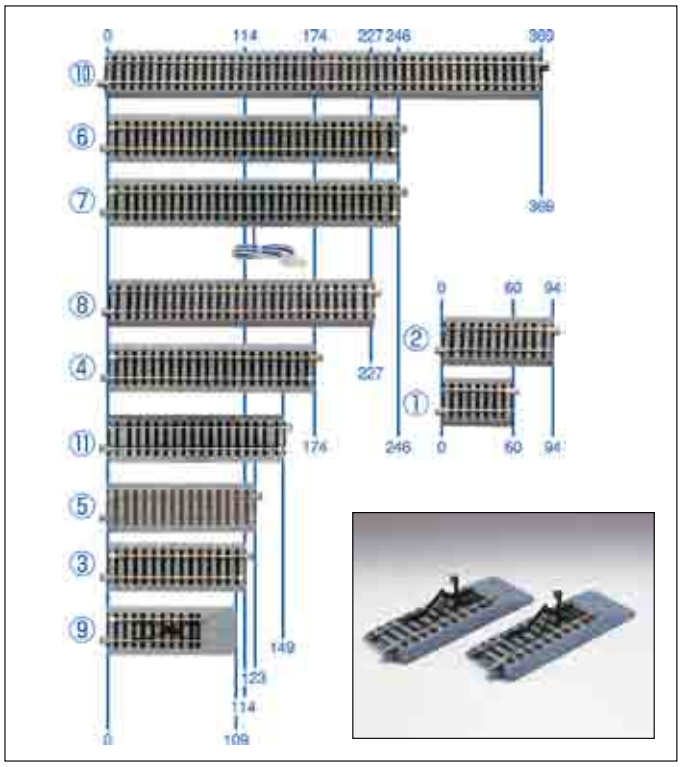


**K 3-102** H0 UNITRACK Basis Set
Set ca. 155 x 79 mm Oval. Optimal für den Start oder als Ergänzung für vorhandene Anlagen.

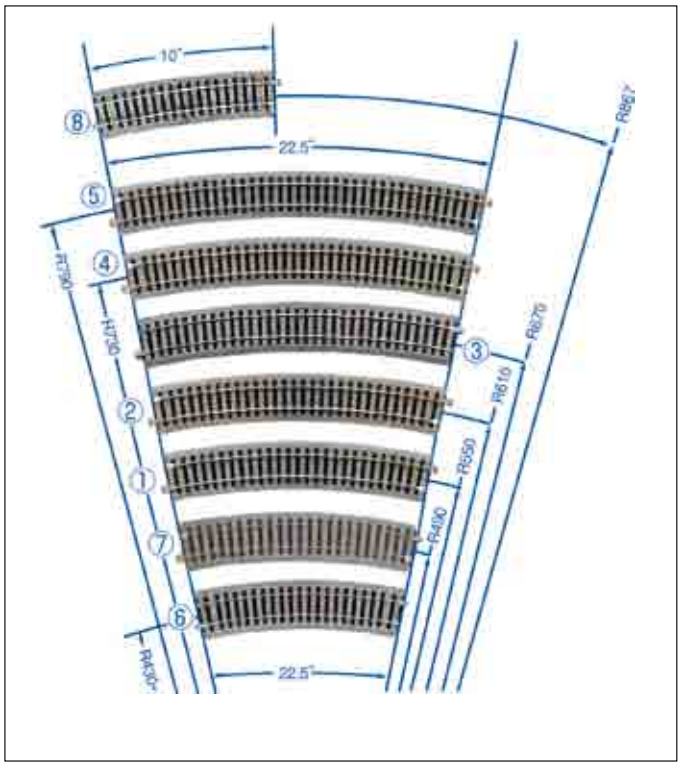
**K 3-103** H0 UNITRACK WGH Plan Set
Set ca. 100 x 200 mm. Aufwändiger Gleisplan. Digital geeignet.



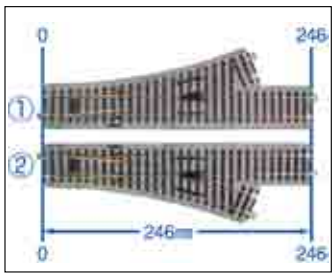



① **K 2-105** Gerade Schiene 60 mm, VE 4 St.
② **K 2-111** Gerade Schiene 94 mm, VE 4 St.
③ **K 2-120** Gerade Schiene 114 mm, VE 4 St.
④ **K 2-130** Gerade Schiene 174 mm, VE 4 St.
⑤ **K 2-140** Gerade Schiene 123 mm, VE 4 St.
⑥ **K 2-150** Gerade Schiene 246 mm, VE 4 St.
⑦ **K 2-151** Anschlussstück 246 mm, VE 1 St.
⑧ **K 2-160** Gerade Schiene 227 mm, VE 2 St.
⑨ **K 2-170** Prellbock-Schiene 109 mm, VE 2 St.
⑩ **K 2-180** Gerade Schiene 369 mm, VE 4 St.
⑪ **K 2-193** Gerade Schiene 149 mm, VE 2 St.



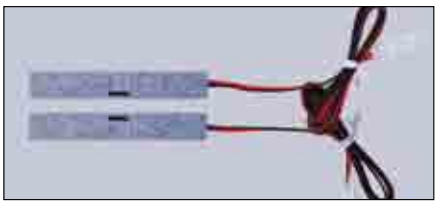

**Gebogenes Gleis**

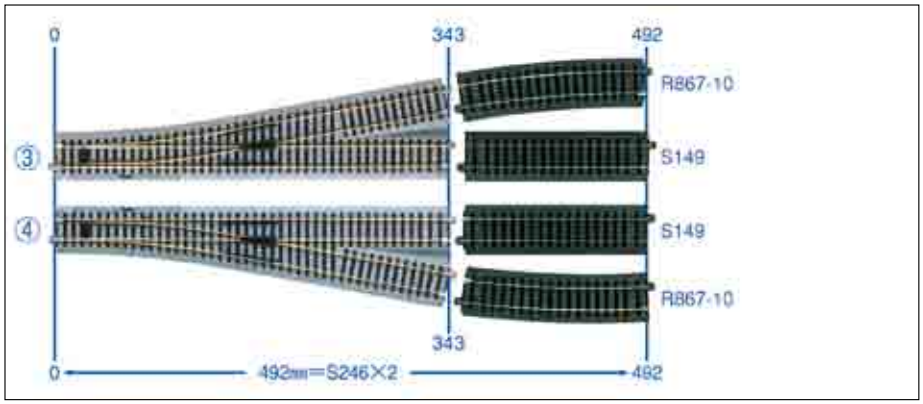
① **K 2-210** Gebogenes Gleis 550 mm, Radius 22,5°, VE 4 St.
② **K 2-220** Gebogenes Gleis 610 mm, Radius 22,5°, VE 4 St.
③ **K 2-230** Gebogenes Gleis 670 mm, Radius 22,5°, VE 4 St.
④ **K 2-240** Gebogenes Gleis 730 mm, Radius 22,5°, VE 4 St.
⑤ **K 2-250** Gebogenes Gleis 790 mm, Radius 22,5°, VE 4 St.
⑥ **K 2-260** Gebogenes Gleis 430 mm, Radius 22,5°, VE 4 St.
⑦ **K 2-270** Gebogenes Gleis 490 mm, Radius 22,5°, VE 4 St.
⑧ **K 2-290** Gebogenes Gleis 867 mm, Radius 10,0°, VE 2 St.

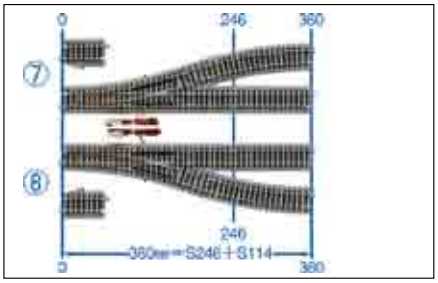


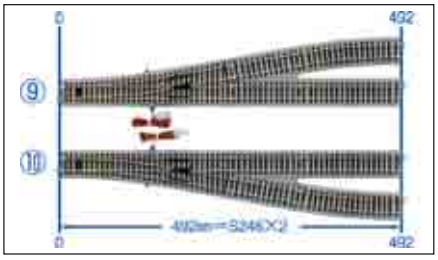

**Weichen und Weichenmotoren**

① **K 2-840** Manuelle Handweiche, links f. 490 mm Radius
② **K 2-841** Manuelle Handweiche, rechts f. 490 mm Radius
③ **K 2-862** #6 Manuelle Handweiche, links f. 867 mm Radius
④ **K 2-863** #6 Manuelle Handweiche, rechts f. 867 mm Radius
⑤ **K 2-503** Weichenmotor, links
⑥ **K 2-504** Weichenmotor, rechts






⑦ **K 2-850** #4 Weiche links , 246 mm, mit 550 mm Radius Bogen (nur Analogbetrieb)
⑧ **K 2-851** #4 Weiche rechts, 246 mm, mit 550 mm Radius Bogen (nur Analogbetrieb)
⑨ **K 2-860** #6 Weiche links, 492 mm, mit 867 mm Radius Bogen
⑩ **K 2-861** #6 Weiche rechts, 492 mm, mit 867 mm Radius Bogen

# Zubehör

## HO

**K 7501** Innenbeleuchtung für alle Triebwagen, Tram-Modelle

**K 7503** Innenbeleuchtung dto. mit weißen LED

**K 22016** Kato Transformator-Powerpack System-Lokführerstand 230/V-15V DC – 1.5 A

## N

**K 11204** Innenbeleuchtung für alle Triebwagen/D-Zug-Wagen

**K 11206** Innenbeleuchtung dto. 6-er Packung (Preisvorteil)

**K 11209** Innenbeleuchtung dto. aber weiße LED

**K 11210** Innenbeleuchtung dto. 6-er Pack (Preisvorteil)

**K 29351** Decoder für Motorwagen (Gotthardo/Eurocity)

**K 29352** Decoder für Front-/Rücklicht (benötigt werden 2 St.) – Gotthardo/Eurocity

**K 29353** Decoder für Innenbeleuchtung (benötigt wird 1 St. pro Wagen), Gotthardo/Eurocity/ RIC

**K 23500** Autopackung 6 St. PKW Toyota, Inhalt 6 St.

**K 23505** Autopackung 6 St. PKWs und Kleintransporter Toyota, Inhalt 6 St.

**K 23506** Stadtbus (Toyota), Inhalt 2 St.

**H 28601** 6 Pin-Digitaldecoder, speziell für alle V20 – Typen

**H 28602** 6 Pin-Digitaldecoder, z. B. für Taurus, Klv53, E10, E40

**H 2700-18** Umrüstkit Taurus neuer Motor, Lichtwechsel rot/weiss, Puffer

## MOTORISIERTE CHASSIS FÜR EIGENUMBAU!

**K11103** 2-achsig, 54,2 x 18 x 18 mm

**K11104** 2-achsig mit Bühne und Puffer, 65 x 16 x 11 mm

**K11105** 4-achsig, 58 x 15,3 x 15,9 mm, 32 mm mitt. Drehgestellabstand

## INNENBELEUCHTUNG FÜR ALLE KATO-MODELLE

Version 2.0 – verbesserte Ausleuchtung

**K11211** 1x Innenbeleuchtung

**K11212** Set aus 6x Innenbeleuchtung. PREISVORTEIL!

**MP7711-1** ICE 3 Triebkopf, WM 2011 Standmodell, inkl. Kato-Unitrack-Schiene

**K31615** VOLVO VN780 LKW Trailer mit Auflieger und Container.

**K31616** VOLVO VN780 LKW Trailer mit Auflieger und Container.

**K31617** VOLVO VN780 LKW Trailer mit Auflieger und Container.

**K31620** Rangier LKW mit Auflieger und Container.

**K31621** Rangier LKW mit Auflieger und Container.

# Seilbahn Maßstab 1 : 87

## mit umfangreichen optionalen Digitalfunktionen

NEU

Abbildung zeigt Maßstab 1.32

Bedingt durch den großen Erfolg der JC Umlaufbahn im Maßstab 1:32 und der daraus resultierend stetig gewachsenen Nachfrage nach einem eben solchen Modell in 1:87 ist es nun soweit. JC Collection präsentiert erstmalig mit freundlicher Genehmigung der Firma Doppelmayr diese revolutionäre Neuentwicklung einer Umlaufbahn für Modelleisenbahner der Spurweite H0. Die exakte Nachbildung der UNIG Station im „Vision" Design ist ein hochdetailliertes Modell, hat einen geräuscharmen Motor und viele Anschluss- und Betriebsmöglichkeiten. Der Antrieb befindet sich in der Talstation. Er kann wahlweise mit Batterie oder Netzversorgung betrieben werden. Die Spannvorrichtung für das Seil befindet sich in der Bergstation. Die Rollenbatterien sind aus Metall, schwenkbar gelagert und daher voll betriebsfähig. Umfangreiche Digitalfunktionen sind mit dem von der Fa. ESU nur für JC entwickelten Spezialdekoder zu schalten. Das Highlight stellt der ESU Sound Dekoder dar. Man ist in der Lage damit alle Geräusche die sich bei einer Seilbahn Talstation, wie Klappern der Ski, Durchsagen, Einhängen der Gondeln, Motorgeräusche usw. originalkgetreu wiederzugeben.

**JC82491** Doppelmayr UNIG Seilbahn-Set 1:87, schwarz/rot, analog

**JC82494** Doppelmayr UNIG Seilbahn-Set 1:87, schwarz/grau/rot, analog

**JC82495** Doppelmayr UNIG Seilbahn-Set 1:87, anthrazit/schwarz, analog

**Inhalt der Sets:**
Talstation mit Antrieb,
Bergstation mit Spannwagen,
5 m Nylonseil,
6 Stk. Omega IV Gondeln,
1 Stk. Stütze 160 mm hoch

**JC82007** 12er Omega IV Gondeln rot/silber sort.

**JC82100** 6er Sessel mit Wetterschutzhaube, orange

**JC50300** Set mit zwei 120 mm Stützen

**JC50400** Set mit je einer 160 mm und einer 120 mm Stütze.

**JC50500** Set mit zwei 160 mm Stützen.

**Folgende Funktionen können im DCC Digitalmodus gesteuert werden:**

- Innenbeleuchtung der Stationen
- Streckenbeleuchtung an den Stationen mit Aufblendfunktion
- Aussenbeleuchtung mit flackernden Leuchtstoffröhren
- Notantriebsgang mit verminderter Endgeschwindigkeit

Soundfunktionen:

- Betriebsgeräusch mit den üblichen Geräuscheffekten
- Dieselhydraulischer Antrieb im Notbetriebsmodus

Die Seilbahn kann auch mit den optional verfügbaren Stützen erweitert, sowie auch als Sessellift ausgeführt werden.

# Auszeichnungen

## für innovative Neuheiten

Meistens ist es ein langer Weg, bis aus einer Idee ein fertiges Modell wird. Manches Projekt, das sich am Anfang als „relativ einfach realisierbar" darstellt, zeigt früher oder später seine Tücken. Fehlende oder unvollständige Dokumentationen, Detailunterschiede und technische Grenzen führen oft zu Verzögerungen. Kurz vor Vollendung kommen dann meist noch längst verschollen geglaubte Dokumente und Quellen ans Licht, die noch die einen oder anderen Fragen beantworten. Schließlich hält man stolz das erste Muster des Modells in den Händen und hofft, dass die Arbeit auch von den Kunden honoriert wird.
Die folgenden Auszeichnungen zeigen, dass wir oft den Nerv der Kunden getroffen haben. Diese Auszeichnungen sind, neben persönlichem Zuspruch, das größte Lob für uns. Nichtsdestotrotz nehmen wir uns aber auch berechtigter Kritik an und versuchen dann schnellstens Lösungen für Probleme zu finden und Änderungen in späteren Serien zu berücksichtigen.

Ideen für zukünftige Projekte nehmen wir immer gerne entgegen. Oft sind Sie als Kunde und Modellbahner derjenige mit dem wichtigen Fachwissen um Details und den guten Ideen. Zögern Sie also nicht uns Ihre Wünsche mitzuteilen.

**Wir wünschen Ihnen nun weiterhin viel Spaß bei Ihrem Hobby und mit unseren Modellen.**

# Auslandsvertretungen weltweit

Vertretung Schweiz:
**ARWICO AG**
Brühlstr. 10
CH-4107 Ettingen (Schweiz)
Fax: 0041-61-7221242
www.arwico.ch

Vertretung Spanien:
**NOWELL CREACIONES,S.L.**
C/ Paco Mutllo, 129 - 1ª
E-08208 Sabadell
Tel.:. 0034-687718946
mbonvehim@hotmail.com

Vertretung Österreich:
**JÄGERNDORFER**
Spielwaren Vertriebs Gmbh
Margaretenstr. 67
A-2350 Berndorf (Österreich)
Fax: 0043-267285077
www.jaegerndorfer.at

Vertretung England:
**Gaugemaster**
712 Attercliffe road,
Sheffield, S9-3RP
Fax: 0044-114-244-0434
www.gaugemaster.co.uk

Vertretung Japan:
**Hobby Center Kato, Tokyo**
1-24-10 Nishi-Ochiai,
Shinjuku-Ku, Tokyo 161-0031
Fax: 0081-3-3954-3644
www.katomodels.com

Vertretung Amerika:
**Kato U.S.A., INC**
100 Remington Road,
Schaumburg, IL 60173
Fax: 001-847-781-9570
www.katousa.com

Vertretung Dänemark:
**HELJAN A/S**
Rebslagervej 6
DK-5471 Sonderso
Fax: 0045-64893161
www.heljan.dk

Vertretung Niederlande:
**V.O.F. ZETA**
Import - Export
Schokkerstraat 7
NL-5324 EP Ammerzoden
Fax: 0031-73-599 4442

Vertretung Frankreich:
**L.S. MODELS S.A.**
Rue Bosfagne 31
B-4950 Sourbrod
Fax: 0032-80864677
www.lsmodels.com

# Medien-Service

## Website/Webshop

In Kürze möchten wir Ihnen einen Medien-Service der besonderen Art vorstellen.

Wir präsentieren die Lemke Collection Website mit integriertem Webshop.

Hier können sich Händler sowie Endverbraucher über unsere Artikel informieren. Bestellungen können über den Händler Ihrer Wahl jederzeit einfach und bequem aufgegeben werden!

**Probieren Sie es aus:**
**www.lemkecollection.de**

## Social-Media-Service

Haben Sie Fragen oder Anregungen zu unseren Produkten oder unserem Service?

**Dann besuchen Sie doch mal unseren SMS (Social-Media-Service).**

Hier stehen wir im direkten Dialog mit unseren Kunden und veröffentlichen regelmäßig Updates und Videos zu unseren Neuheiten, sowie Termine zu Sonderaktionen.

**www.facebook.com/lemke.gmbh**

**www.youtube.com/lemkecollection**

**www. twitter.com/lemkecollection**

## Medien-Empfehlungen

Sind Sie auf der Suche nach gleichgesinnten Modelleisenbahnern, möchten Ideen präsentieren und sich mit Experten der Branche austauschen?

Wir empfehlen Ihnen folgende Medien:

### Onlineportale

**www.modellbahn-portal.de**

**www.1zu160.com**

**www.n-club-international.com**

**www.spur-n-schweiz.ch**

### Printmedien

| | |
|---|---|
| **N-Bahn-Magazin** | **www.alba-publikation.de** |
| **Eisenbahnmagazin** | **www.alba-publikation.de** |
| **Eisenbahn-Kurier** | **www.eisenbahn-kurier.de** |
| **N-Bahner** | **www.n-bahner.de** |
| **Modellbahn Illustrierte** | **www.mbi-media.de** |
| **Eisenbahn Journal** | **www.eisenbahn-journal.de** |
| **MiBa** | **www.miba.de** |
| **Der Modelleisenbahner** | **www.modelleisenbahner.de** |
| **N aktuell** | **www.n-club-international.com** |

Art.-Nr. K10-2012

4 250528 603450

LEMKE

**Wolfgang Lemke GmbH**
Schallbruch 34a · D-42781 Haan
Telefon +49 2129 93690 · Telefax +49 2129 52218
info@lemkecollection.de · www.lemkecollection.de