

FLEISCHMANN

Neuheitenkatalog 2019



Klaus Meschede

N

Tradition und Leidenschaft



Foto: M. Leidel

Liebe FLEISCHMANN-Freunde,

ein ereignisreiches Jahr ist zu Ende gegangen und wir dürfen Ihnen unseren Neuheitenkatalog für das Jahr 2019 vorstellen. Im vergangenen Jahr wurden auch einige wichtige Weichen für FLEISCHMANN gestellt. Wir haben uns entschieden mit vollem Elan und größter Leidenschaft alle Kraft und Ideen in die Spurweite N zu stecken. Damit wollen wir unsere Position am Spur N-Markt weiter ausbauen und für Sie die Nummer eins bleiben.

Das Modellprogramm steckt daher voller Überraschungen und vieler Neukonstruktionen. Das Highlight stellt dabei die Dampflokomotive der Baureihe 44 dar. Diese erscheint in einer klassischen Version der Deutschen Bundesbahn, mit Kohletender, sowie als Lokomotive der Deutschen Reichsbahn mit typischer Ölfeuerung.

Der Reigen an Neukonstruktionen für die Bundesbahn wird ergänzt durch die Diesellokomotive der Baureihe 210, die durch ihren Antrieb mit einer Gasturbine beim Vorbild mit einer besonderen Geräuschkulisse auf sich aufmerksam machte. Als passende Ergänzung und Vorankündigung für das Jahr 2020 stellen wir auch die Neukonstruktion der so genannten UIC-X Wagen vor, eine beliebte Wagenfamilie in zeitgemäßer Ausführung für alle N-Freunde.

Für die Fans der Deutschen Reichsbahn erscheint die Diesellokomotive der Baureihe V 180 als fein detailliertes Modell in verschiedenen Varianten.

Der Güterwagensektor erhält mit dem Schiebepanewagen der Bauart Rilns sowie dem Großraum-Schiebewandwagen der Bauart Habbins fein detaillierte Neukonstruktionen in unzähligen Farbvarianten.

Unser Doppeltaschenwagen der Bauart T2000 im letzten Jahr hat viele Freunde gefunden. Aus diesem Grund setzen wir die Reihe an Fahrzeugen für den „Kombinierten Verkehr“ mit dem Taschenwagen der Bauart T3 fort.

Nun heißt es, Alle einsteigen!
Begleiten Sie uns in ein buntes Modellbahnprogramm für das Jahr 2019!

Herzlichst Ihr
FLEISCHMANN-Team

Inhalt:

175 Jahre K.Bay.Sts.B.	6- 9
Dampflokomotiven	10-19
Elektrolokomotiven	20-28
Diesellokomotiven	29-32
Triebzüge	33-35
Personenwagen	36-48
Güterwagen	50-76
Startsets	77-79
Handbücher	80
Zubehör	81
DIGITAL -Komponenten	82-83
FLEISCHMANN Foto-Wettbewerb	84-87
Was finde ich wo?	88-89
Impressum	90
Zeichenerklärung/Epochen	91



Dampflokomotive BR 044, DB mit Kohletender (714401 / 714471)

Rendering



Dampflokomotive BR 44.0, DR mit Öltender (714402 / 714472)

Rendering

Neukonstruktionen



Großraum-Schiebewandwagen Bauart Habbilns der TRANSWAGGON (838310)

Foto: HO



Schiebeplanenwagen Bauart Rils der DB AG (837703)

Foto: HO



Schiebeplanenwagen Rils der SBB (837702)

Foto: HO

Großraum-Schiebewandwagen Bauart Habbilns der ÖBB (Rail Cargo Austria) (838314)



Foto: HO



Diesellokomotive BR 118 der DR (721301 / 721371)



Foto: Dieter Kempf

Diesellokomotive BR 210 der DB
mit Gasturbinenantrieb (724210 / 724290)



Diesellokomotive BR 228 der DB AG in der „Sparlack“-Version (721402 / 721472)

Neukonstruktionen

Taschenwagen Bauart T3 der Ahaus Alstätter Eisenbahn
(AAE) mit Tankcontainern (825054)



Fotomontage

Foto: HO

Taschenwagen Bauart T3 der Ahaus Alstätter Eisenbahn
(AAE) mit Auflieger (825051)



Fotomontage

Foto: HO



175 Jahre Königlich Bayerische Staats-Eisenbahnen



Nach der Übernahme der königlich privilegierten Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nürnberg–Fürth) 1841 begann die Staatseisenbahnzeit mit der Gründung der Königlich Eisenbahnbau-Kommission in Nürnberg. Einhergehend mit der Verstaatlichung der München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft wurden die Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen im Jahr 1844 gegründet.

Die Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen konzentrierten sich anfangs auf den Bau von drei Hauptlinien:

- Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Lindau nach Hof mit Anschluss an das Eisenbahnnetz von Sachsen.
- Die Ludwigs-West-Bahn von Bamberg über Schweinfurt und Würzburg nach Aschaffenburg mit Anschluss nach Hessen.
- Die Bayerische Maximiliansbahn schuf eine Ost-West-Verbindung von der Grenze zu Württemberg bei Neu-Ulm über die bestehende Strecke Augsburg–München nach Österreich.

Das Staatsbahnnetz wurde immer weiter ausgebaut und verband bald alle wichtigen Metropolen des Königreichs Bayern. Auch die ländlichen Regionen wurden mit einem weitverzweigten Lokalbahnnetz erschlossen. Bis zum Ende des ersten Weltkrieges entwickelten sich die Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen mit einem Streckennetz von 8526 Kilometern zur zweitgrößten deutschen Länderbahn.

Nach dem Ende der Monarchie im November 1918 wurde das Prädikat „Königlich“ gestrichen. Am 1. April 1920 wurden die Bayerischen Staatseisenbahnen, im Rahmen eines Staatsvertrages, als Gruppenverwaltung Bayern von der Deutschen Reichsbahn übernommen.

In der Zeit der K.Bay.Sts.B wurden einige Meilensteine des Lokomotiv- und Wagenbaus gelegt. So gilt die von der Lokomotivfabrik J. A. Maffei in München gebaute „Königin der Dampfloks“, die bayerische Gattung S 3/6 – 1908 zum erstenmal geliefert – bis heute als unerreichte Schönheit des deutschen Dampflokbbaus.

Der dazu passende Prinzregentenwagen wurde angeschafft weil das Vorgängermodell Anlass zu Klagen über Stöße und Schwankungen gegeben hat. Die hoheitliche Reisegesellschaft hatte das als äußerst unangenehm empfunden.

Innovative Ideen hatte man auch wenn es darum ging den Verkehr auf den Lokalbahnen zu optimieren. So wurde bei der Dampflokomotive der Gattung Pt 2/3 an der Rückseite eine Tür eingebaut durch die der Heizer in den Zug gelangte um die Aufgaben des Schaffners zu übernehmen.

Die bayerische GtL 4/4 wurde zum erstenmal 1911 von der Bayerischen Staatsbahn in Dienst gestellt. Mit wenigen Änderungen wurde sie bis 1927 weitergebaut. Die Lokomotiven bewährten sich im Betrieb sehr gut und waren mit einer Leistung von 450 PS die stärksten bayerischen Lokalbahnlokomotiven. Insgesamt wurden 117 Lokomotiven hergestellt. Fast alle Bahnbetriebswerke in Bayern, die Nebenstrecken bedienten, hatten GtL 4/4 in ihrem Bestand.



Karte: [wikimedia.org/...Roell-1912_Karte_der_Bayerischen_Eisenbahnen](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Roell-1912_Karte_der_Bayerischen_Eisenbahnen)

Jubiläumslokomotiven

Dampflokomotive der Gattung Pt 2/3



K.Bay.Sts.B.

Ep |

58

LED

Q1 / 2019



707005 =

707085 DCC

- Wartungsfreier Hochleistungsmotor mit großer Schwungmasse
- Wipplager-Fahrwerk
- Zahlreiche freistehende Griffstangen
- Separat angesteckte Teile



Dampflokomotive der Gattung GtL 4/4



K.Bay.Sts.B.

Ep |

58

••

Q3 / 2019



709903 =



Foto: Zintl, FLEISCHMANN-Archiv

175 Jahre Königlich Bayerische Staats-Eisenbahnen

5-tlg. Wagenset „Güterzug mit Personenbeförderung“



K. Bay. Sts. B.

Ep |

322

NEM

9461

Q1 / 2019

809003



Vor 175 Jahren wurden die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (K. Bay. Sts. B.) gegründet. Sie entwickelten sich bis zum Ende des Ersten Weltkrieges mit einem Streckennetz von 8526 Kilometern (einschließlich der zum 1. Januar 1909 übernommenen Pfälzischen Eisenbahnen) zur zweitgrößten deutschen Länderbahn nach den Preußischen Staatseisenbahnen.

Nach dem Ende der Monarchie am 8. November 1918 entfiel im Namen das Prädikat „Königlich“. FLEISCHMANN lässt die Modellbahner an diesem Jubiläum teilhaben und bringt im Jahr 2019 Sonderserien mit interessanten, farbenfrohen Fahrzeugen aus der großen bayerischen Länderbahnära.

Drehschemelwagen-Gespann Bauart H



K.Bay.Sts.B.

Ep |

130

NEM

Q3 / 2019

822301



■ Das Gespenn ist mit Baumstämmen beladen



Je ein Wagen mit und ohne Bremserhaus, mit lösbarer Deichsel verbunden.

Schienentransportwagen Bauart Sml



K.Bay.Sts.B.

Ep |

90

NEM

Q3 / 2019

823606



■ Mit Schienenprofilen beladen

Schon zur Zeit der Länderbahnen wurden (zunächst zum Transport der damals 12 m langen Schienen) sog. Schienentransportwagen mit 13 m Ladelänge beschafft.

Die Wagen waren ursprünglich mit 12 Seitenrungen, niedrigen Stirnwänden sowie Ladeschwellen ausgerüstet. Anfang der 1970er-Jahre wurden die letzten Wagen ausgemustert bzw. als Bahndienstwagen weitergenutzt.

Offener Viehtransportwagen „VO“



K.Bay.Sts.B.

Ep |

53

NEM

Q3 / 2019

826003



■ Der Wagen ist mit Rindern beladen*

Gedeckter Güterwagen mit Bremserhaus „G“



K.Bay.Sts.B.

Ep |

60

NEM

Q3 / 2019

835705



Fotomontage

■ Mit zwei beweglichen Schiebetüren

* Die endgültige Beladung kann von der Fotoretusche abweichen.

Dampflokomotive BR 38.10-40



DRG

Ep II

122

NEM

Q4 / 2019



715912



715982

DCC

- Beschriftungsvariante mit Kastentender und Kessel mit 3 Domen
- Antrieb im Tender auf 8 Räder mit 4 Haftreifen

Passende Wagen: 806504, 806804, 807104, 807005, 807005 s. S. 36/37

Dampflokomotive BR 50



DRB

Ep II

144

● ●

Q1 / 2019



718003



718083

DCC

- Ausführung mit großen Wagner-Windleitblechen
- Lok-Tender-Kurzkupplung
- Antrieb im Tender auf 8 Räder mit 4 Haftreifen
- Lichtwechsel im Digitalbetrieb (DCC-Lok)

Die Einheitslokomotive der Baureihe 50 zählte zu den erfolgreichsten Konstruktionen der DRG. Bis 1943 wurden 3164 Exemplare dieser Universallokomotive gebaut, die dank der niedrigen Achslast auch auf Nebenbahnen eingesetzt werden konnte. Das FLEISCHMANN-Modell zeigt die Lok in der typischen Epoche-II-Ausführung mit Zweilicht-Spitzenbeleuchtung, Kessel mit vier Domen, Wagner-Windleitblechen und 2'2' T 26-Schlepptender.

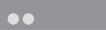
Dampflokomotive BR 24



DB

Ep III

106



Q2 / 2019



714202



714282

DCC

- Ausführung mit großen Wagner-Windleitblechen
- Lok-Tender-Kurzkupplung
- Antrieb im Tender auf 4 Räder mit 4 Haftreifen

Dampflokomotive BR 86



DB

Ep III

87



Q1 / 2019



708603



708683

DCC

- Antrieb auf vier Achsen mit zwei Haftreifen
- Lichtwechsel im Digitalbetrieb (DCC-Lok)



Foto: P. Wortmann

Dampflokomotive BR 52



DB

Ep III

144

NEM 651

LED

Q2 / 2019

715213



715293



Die Lokomotiven der Baureihe 52 der ehemaligen Deutschen Reichsbahn sind die bekanntesten der sogenannten Kriegsdampflokomotiven. Sie wurden ab dem Jahr 1942 in mehr als 7.000 Einheiten gebaut, geplant waren 15.000 Maschinen. Nach dem Krieg wurden aus vorhandenen Teilen weitere 300 Stück hergestellt. Auch nach 1945 waren die Lokomotiven in vielen Teilen Europas beim Wiederaufbau noch lange unentbehrlich.

Z21® Führerstand verfügbar!



- Lok mit Digitalschnittstelle
- Ausführung mit Wannentender
- Antrieb im Tender auf zwei Achsen mit vier Haftreifen

715293:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen

Dampflokomotive BR 86



DR

Ep IV

87

••

Q1 / 2019

708703



708783

DCC



- Antrieb auf vier Achsen mit zwei Haftreifen
- Lichtwechsel im Digitalbetrieb (DCC-Lok)

Neukonstruktion

Dampflokomotiven BR 44/044



Nach dem Zusammenschluss der deutschen Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn Gesellschaft in den 1920er Jahren wurde ein Programm für Einheitslokomotiven erarbeitet. Darin war auch eine neue fünffach gekuppelte Güterzuglokomotive vorgesehen. Es wurden jeweils zehn Baumusterlokomotiven der Baureihen 43 und 44 beschafft und erprobt. Dabei setzte sich letztendlich die dreizylindrige 44er durch. Die Beschaffung weiterer Lokomotiven wurde erst einmal nicht fortgeführt, da die hohe Achslast nur für wenige Strecken geeignet war.

Erst ab 1937, nach gestiegenen Ansprüchen der Zugförderung, ging diese Lokomotive in Serie und wurde in großer Stückzahl, in verschiedenen Ausführungen, beschafft. Als Tender wurden hauptsächlich die Einheitsbauarten 2'2' T 32 und 2'2' T 34 verwendet. Kriegsbedingt wurden Vereinfachungen der Konstruktion durchgeführt. Das jeweils vordere Führerstandseitenfenster wurde verschlossen und auf die Windleitbleche verzichtet. Nach dem Krieg wurden diese Reduktionen wieder auf die Standardausführung angepasst. Einige Lokomotiven sind nach 1945 bei verschiedenen europäischen Bahnverwaltungen verblieben.

Die Lokomotiven konnten Züge mit einer Gesamtlast von 1200 t, auf Steilrampen mit 600 t, befördern. Die wegen ihrer Zugkraft als „Jumbo“ bezeichneten Dampfloks waren in fast ganz Deutschland sowie in vielen anderen europäischen Staaten mit großem Erfolg eingesetzt. Die Höchstgeschwindigkeit lag vorwärts bei 80 km/h, rückwärts konnte mit 50 km/h gefahren werden. Einige dieser ohnehin schon sehr zugkräftigen Maschinen verzeichneten bei der Deutschen Bundesbahn noch eine weitere Leistungssteigerung auf 2100 PS (1546 kW), als sie ab 1955 auf Ölfeuerung umgebaut wurden. Auch bei der Deutschen Reichsbahn wurden Maschinen auf Öl- und Kohlestaubfeuerung umgebaut.

Die letzten Loks der DB schieden 1977 aus, bei der DR ging die Ära der am längsten beschafften Einheitslokomotive 1981 zu Ende. Es sind mehrere Maschinen als Museumsstücke erhalten geblieben.



Dampflokomotive BR 044 mit Kohlentender

Neukonstruktion 2019



DB

Ep IV

141

Next18

LED

Q4 / 2019



Rendering

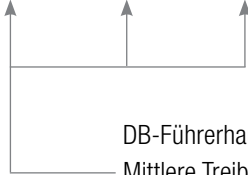
714401



714471



Tiefer sitzende DB-Witte-Windleitbleche
Rauchkammertür ohne Zentralverschluss
DB-Reflex-Lampen
Umlaufblech ohne Schürze
Pumpenanlage hinten



DB-Führerhaus
Mittlere Treibachsen mit kleineren Spurkränzen
Freier Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk
Lok-Tender-Kurzkupplung
Fahrwerk mit Zugsicherungssystem INDUSI Magnet

Kohlentender mit zusätzlichem Aufsatz für Kohlenvorrat

Technische Highlights:

- 5-poliger Motor
- Next 18-Schnittstelle
- Stromaufnahme bei Lok und Tender
- Antrieb im Tender mit 4 Haftreifen, eine Antriebsachse pendelnd gelagert
- Zwei gefedert gelagerte Tenderachsen
- Kurzkupplung an der Lok vorne

714471:

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



Beide Fotos: P. Wortmann

Dampflokomotive BR 44.0 mit Öltender

Neukonstruktion 2019



DR

- Ep IV
- 141
- Next18
- LED

Q4 / 2019

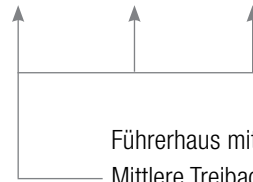


Rendering

714402 =

714472 =

- Hochsitzende DR-Windleitbleche
- Rauchkammertür mit Zentralverschluss
- DR-Lampen
- Umlaufblech mit Schürze
- Vorn liegende Pumpen



- Führerhaus mit Oberlicht und Schutzgitter
- Mittlere Treibachsen mit kleineren Spurkränzen
- Freier Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk
- Lok-Tender-Kurzkupplung
- Fahrwerk ohne Zugsicherungssystem



Technische Highlights:

- 5-poliger Motor
- Next 18-Schnittstelle
- Stromaufnahme bei Lok und Tender
- Antrieb im Tender mit 4 Haftreifen, eine Antriebsachse pendelnd gelagert
- Zwei gefedert gelagerte Tenderachsen
- Kurzkupplung an der Lok vorne

714472:

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

4-tlg. Set: Dampflokomotive Rh 770 mit Personenzug



ÖBB

Ep III

316

LED



- Wipplager-Fahrwerk
- Lokomotive mit wartungsfreiem Faulhaber-Motor
- Antrieb auf zwei Achsen
- Schaltbares Spitzenlicht im Digitalbetrieb

In Kooperation mit der Firma Jägerndorfer



Q3 / 2019



707006



707086

DCC

Personenzug bestehend aus einem Spantenwagen mit Halbfenster, einem Spantenwagen mit Ganzfenster und einem Spantenwagen mit Ganzfenster und Nichtraucher Schild.

Dampflokomotive Rh 86



ÖBB

Ep III-IV

87

••

Q1 / 2019



- Antrieb auf vier Achsen mit zwei Haftreifen
- Lichtwechsel im Digitalbetrieb

Passende Wagen: 823305, 821301, 844906

708702



708782

DCC

Dampflokomotive BR 52



ÖBB

Ep III-IV

144

NEM 651

LED

Q4 / 2019

Z21® Führerstand
verfügbar!



- Lok mit Digitalschnittstelle
- Ausführung mit Kabinenwannentender
- Antrieb im Tender auf zwei Achsen mit zwei Haftreifen

715292:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen

715212



715292



Die Lokomotiven der Baureihe 52 der ehemaligen Deutschen Reichsbahn sind die bekanntesten der sogenannten Kriegsdampflokomotiven. Sie wurden ab dem Jahr 1942 in mehr als 7.000 Einheiten gebaut, geplant waren 15.000 Maschinen. Nach dem Krieg wurden aus vorhandenen Teilen weitere 300 Stück hergestellt. Auch nach 1945 waren die Lokomotiven in vielen Teilen Europas beim Wiederaufbau noch lange unentbehrlich. Bei der ÖBB gab es die unterschiedlichsten Varianten der Reihe 52. Das Vorbild der FLEISCHMANN-Lok hat einen markanten Kabinenwannentender.



Elektrolokomotive BR E 94



DRB

Ep II

116

NEM 651

NEM

LED

Q3 / 2019

Jetzt mit Sound



739418 =

739478 =

Passende Wagen: 820802, 820803 (Kohlezug-Wagensets)

Ausführung in grauer Lackierung mit Reichsadler

- Lok mit Digitalschnittstelle
- Antrieb auf 4 Achsen mit 4 Haftreifen

739478:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen

Die enormen Verkehrszuwächse in der zweiten Hälfte der 1930er-Jahre erforderten zur Streckenentlastung kürzere Fahrzeiten der Reise- und Güterzüge. Nachdem die Elektrifizierungsvorhaben im Zuge der Wirtschaftskrise zunächst zum Erliegen gekommen waren, wurden nun wieder neue Pläne zur Elektrifizierung der wichtigsten Magistralen ins Auge gefasst, von denen kriegsbedingt allerdings nicht mehr alle zur Ausführung gelangten. Bereits Ende 1937 wurde daher ein Entwicklungs- und Lieferauftrag der auf der Basis der E 93 neu zu entwickelnden Baureihe E 94 an die Firma AEG vergeben.

Elektrolokomotive „Schienenschleiflok“



Ep III-IV

63

Q3 / 2019



796804 =

796884 DCC

Die Lokomotive hat durch den Motor angetriebene, rotierende Reinigungsscheiben. So bleiben die Schienen ohne Flüssigkeit sauber. Ersatz-Schleifscheiben 00357969.

- Antrieb auf zwei Achsen
- Digitale Lok mit eingebautem DCC-Decoder

Elektrolokomotive BR 254



DR

Ep IV

116

NEM 651

NEM

LED

Q3 / 2019

Jetzt mit Sound



- Lok mit Digitalschnittstelle
- Antrieb auf 4 Achsen mit 4 Haftreifen

739476:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen

Die nach dem Krieg verbliebenen E-Loks der BR E 94 wurden bei der DR respektlos „Eisenschwein“ genannt. Waren diese robusten Loks doch eine ganze Zeit lang das Rückgrat des Güterzugverkehrs bei der DR. Auffälliger Unterschied zur DB-Variante waren die rot lackierten Drehgestelle. Die Loks waren noch bis 1990 im Einsatz.

739416



739476



Elektrolokomotive BR 112



DB

Ep IV

104

NEM 651

NEM

LED

Q1 / 2019

Im TEE-Farbdesign



- Dreilicht-LED-Spitzenbeleuchtung und rote Zugschlussbeleuchtung, mit der Fahrtrichtung wechselnd
- Antrieb auf 4 Achsen mit 2 Haftreifen

733890:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen



Das Modell eignet sich ideal für die Bespannung des TEE 22/23 „Van Beethoven“ (Art. 881905, s. S. 42).

733810



733890



Elektrolokomotive BR 111



DB AG

Ep V

105

NEM 651



Q3 / 2019

734606



Fotomontage

- Mit Scherenstromabnehmer
- Digitalschnittstelle nach NEM 651



Foto: M. Leidel

Elektrolokomotive 110 469-4



NX Rail

Ep VI

104

NEM 651

NEM



Q1 / 2019

733605



Foto: Sebastian Nöbel

733675



Die National Express Holding GmbH ist ein im Jahr 2014 gegründetes, deutsches Personenverkehrsunternehmen der britischen National Express Group mit Sitz in Düsseldorf. Das Unternehmen hat sich bundesweit an verschiedenen Ausschreibungen für regionalen Schienenverkehr beteiligt und dabei zwei Ausschreibungen in NRW für sich entschieden. Stehen nicht genügend Triebwagen zur Verfügung setzt NX Rail einen Wendezug zusammen mit der 110 469-4 ein, die man von der DB AG erworben hat.

733675:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen

Passende Wagen der NX-Rail: Set Art.-Nr. 881903 (s. S. 41)

Elektrolokomotive BR 147.5



DB AG

Ep VI

118

Next18

NEM

LED

Q2 / 2019



Mit beleuchteter Zugzielanzeige

738905 = 738975 = 🔊

- Variante in IC-Lackierung und mit vier Pantographen für den Verkehr in die Schweiz
- Loktypische Dachausrüstung
- Das Modell besitzt vorbildgerecht eine beleuchtete Zugzielanzeige
- 5-poliger Motor
- Die Stirnbeleuchtung kann mit Hilfe eines Mikroschalters ganz oder teilweise abgeschaltet werden

738975:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen
- Stirnbeleuchtung kann separat auf jeder Seite ganz oder teilweise ein-/ausgeschaltet werden

Elektrolokomotive BR 193



DB AG

Ep VI

119

Next18

NEM

LED

Q2 / 2019



Fotoretusche / HO

739311 = 739391 = 🔊

Im August 2017 schloss die Deutsche Bahn AG einen Rahmenvertrag mit Siemens über bis zu 100 neue Mehrsystemlokomotiven für DB Cargo, von denen 60 sofort abgerufen wurden. Die mit ETCS ausgestatteten Lokomotiven sind für den Einsatz auf dem Rhein-Alpen-Korridor in Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien, Niederlande und – ab 2020 – in Belgien vorgesehen.

- Ausführung mit vier Dachstromabnehmern
- Verspiegelte Seitenfenster
- 5-poliger Motor
- Die Stirnbeleuchtung kann mit Hilfe eines Mikroschalters ganz oder teilweise abgeschaltet werden

739391:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen
- Fernlicht



Foto: P. Wortmann

Elektrolokomotive 193 773-9



Lokomotion

Ep	VI
	119
	Next18
	NEM
	LED

Q1 / 2019



Foto: HO

739313	=	739393	=	
--------	---	--------	---	--

- Mit vorbildgerechtem Dach für den Einsatz als DAI-Vectron (Einsatz in Deutschland-Österreich-Italien)
- 5-poliger Motor
- Die Stirnbeleuchtung kann mit Hilfe eines Mikroschalters ganz oder teilweise abgeschaltet werden.

739393:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen
- Fernlicht

Einsatz im internationalen Güterverkehr



Foto: F. Fanger

Um auf das 150-jährige Bestehen der Brennerbahn aufmerksam zu machen, gestaltete das private Eisenbahnverkehrsunternehmen Lokomotion mit der 193 773-9 ein besonders auffälliges „Zebra“. Ein alpines Bergmotiv sowie die Andeutung der bekannten Zebrastrifen bilden das Grunddesign des Vectron.

Sowohl Lokomotion als auch deren italienisches Tochterunternehmen RTC haben je eine Seite in deutscher bzw. italienischer Sprache erhalten. Die beiden Fronten der Lokomotiven zieren die Hausfarben blau und rot. Der besondere Vectron soll für mehrere Jahre im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden.

Elektrolokomotive Rh 1020



ÖBB

Ep IV

116

NEM 651

NEM

LED

Q3 / 2019

Jetzt mit Sound



- Ausführung in blutorange, mit Nummerntafeln und „Pflatsch“-Logo
 - Lok mit Digitalschnittstelle
 - Antrieb auf 4 Achsen mit 4 Haftreifen
- 739477:**
- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen

739417



739477



Elektrolokomotive 1293 018-8



ÖBB



Ep VI

119

Next18

NEM

LED

Q2 / 2019



Fotomontage

- Sonderbeklebung „500th Loco from Siemens to ÖBB“
- Ausführung mit vier Dachstromabnehmern
- Verspiegelte Seitenfenster
- 5-poliger Motor
- Die Stirnbeleuchtung kann mit Hilfe eines Mikroschalters ganz oder teilweise abgeschaltet werden.

739394:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen
- Fernlicht

739314



739394



Elektrolokomotive Ae 6/6 „Städtelok“



SBB

Ep IV-V

115

NEM 651

NEM

LED

- Lokwappen „Stadt Basel“
- Technisch überarbeitetes Modell
- Schweizer Lichtwechsel
- Freistehende Griffstangen



737294:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen

Geschlossene Frontschürze zur wahlweisen Montage beiliegend.

737214 = 737294 =



Q1 / 2019

Elektrolokomotive Re 460



SBB

Ep VI

116

NEM 651

NEM

LED



731319 = 731399 =

Die Lok präsentiert sich nach dem Modernisierungsprogramm im neuen Design mit mittigem Logo an der Front und seitlicher Loknummer oberhalb der Scheinwerfer.

- Mit filigranen Stromabnehmer des Typs Faiveley

731399:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen

Geschlossene Frontschürze zur wahlweisen Montage beiliegend

Q3 / 2019

Zürcher S-Bahn: Zugset mit Elektrolokomotive Re 450 und Doppelstockwagen



SBB/ZVV

Ep VI

620

LED

NEM 651

NEM

944701

Steuerwagen mit Funktionsdecoder

- Steuerwagen mit eingebautem Funktionsdecoder für Lichtwechsel (weiß/rot) im Analog- und Digitalbetrieb



781902 =

Q1 / 2019

Elektrolokomotive Re 465 016



BLS

Ep VI

116

NEM 651

NEM

LED

Q3 / 2019



731318



731398



Die antriebstechnisch und elektrisch optimierte Re 460 der SBB heißt Re 465 und wird bei der BLS (Bern-Lötschberg-Simplon Bahn) eingesetzt. Die Loks sind 230 km/h schnell und leisten 7.000 kW.

- Mit Werbebedruckung „Stockhorn“

731398:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen

Geschlossene Frontschürze zur wahlweisen Montage beiliegend



Elektrolokomotive Re 485



BLS

Ep VI

118

NEM 651

NEM

Q2 / 2019



Fotomontage

738512



BLS Cargo ist die Korridoranbieterin auf der zentralen Nord-Süd-Achse durch die Schweiz. Das Unternehmen agiert aus der Schweiz und bietet den Kunden mit leistungsstarken Partnern Komplettleistungen zwischen Nordsee und Mittelmeer. Das Kernangebot sind Ganzzüge im Transit durch die Schweiz, im unbegleiteten kombinierten Verkehr, im Wagenladungsverkehr und die „Rollende Landstraße“ (RoLa).

- Ausführung mit dem aktuellen „Alpinisten-Motiv“
- Mit vier zierlichen Pantografen

Elektrolokomotive BR 193



SBB

Ep VI

119

Next18

NEM

LED

Q4 / 2019



Foto: Stefan Maxheim

739310 = 739390 = 🔊



- Ausführung mit vier Dachstromabnehmern
- Verspiegelte Seitenfenster
- 5-poliger Motor
- Die Stirnbeleuchtung kann mit Hilfe eines Mikroschalters ganz oder teilweise abgeschaltet werden

739390:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen
- Fernlicht

Passendes Wagenset: 845321 (s. S. 68)

Die Hupac AG ist eine im alpenquerenden Güterverkehr auf dem Schienenweg tätige Schweizer Unternehmensgruppe. Sie betreibt sowohl begleitet (ganzer Sattelzug) wie unbegleitet (nur Sattelaufleger oder Seecontainer ohne Zugfahrzeug) den sogenannten kombinierten oder intermodalen Verkehr.

Der Name wurde aus Huckepack hergeleitet, der nicht mehr gebräuchlichen Bezeichnung für den kombinierten Güterverkehr. Der Hauptsitz befindet sich im Grenzort Chiasso im Kanton Tessin.

Elektrolokomotive BR 193



ČD

Ep VI

119

Next18

NEM

LED

Q1 / 2019



EuroCity
„Porta Bohemica“

739306 = 739376 = 🔊



- Fein detaillierte Ausführung mit vier Pantografen
- 5-poliger Motor
- Die Stirnbeleuchtung kann mit Hilfe eines Mikroschalters ganz oder teilweise abgeschaltet werden

739376:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen
- Fernlicht

Passende Wagen zur Bildung des EC „Porta Bohemica“:
Set 881806, Set 881807, 881808, 881809

Diesellokomotive BR 210 mit Gasturbinenantrieb

Neukonstruktion



DB

Ep IV

121

Next18

NEM

LED

Q4 / 2019



Foto: Dieter Kempf

724210



724290



- Jetzt mit Kurzkupplungskinematik
- Die Stirnbeleuchtung kann mit Hilfe eines Mikroschalters ganz oder teilweise abgeschaltet werden

724290:

- Führerstandsbeleuchtung
- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen

- Passende Zuglok für das vierteilige „Popwagen“-Set 881908 (Vorankündigung 2020, s. S. 43)

Für den Serienumbau einiger Exemplare der beliebten V 160-Familie orderte die DB bei den damaligen Klöckner-Humboldt-Deutz Werken leistungsstarke Turbinen des Typs AVCO Lycoming T53-L13. Bereits bei der Deutschen Bundeswehr waren diese Turbinen erfolgreich im Hubschrauberbereich im Einsatz. Ab dem Jahre 1970 wurden diese Aggregate in den zur Baureihe 210 umgezeichneten Lokomotiven eingesetzt. Schnell kamen die Lokomotiven der Betriebsnummern 210 001 bis -008 auf ihren angedachten Stammstrecken zum Einsatz. Zum täglichen Umlauf gehörte der klangvolle Schnellzug „TEE Bavaria“ sowie einige weitere schwere Eilzüge zwischen der bayerischen Landeshauptstadt München und Lindau. In den ersten Jahren war die Deutsche Bundesbahn mit den erzielten Leistungen der Baureihe 210 äußerst zufrieden. Lediglich im Winter musste zum Teil auf Doppeltraktion gesetzt werden, da die Heizleistung der 210 im Solo-Einsatz für die langen Schnellzüge zu gering war.

Aufgrund der häufigen Startvorgänge der Gasturbinen war der Verschleiß größer als erwartet. So kam es im März 1978 zu einem Zwischenfall, bei dem eines der Turbinenlaufräder zerbrach. Schnell wurden auch die öffentlichen Medien auf die nun vermehrt auftretenden Probleme bei den Diesellokomotiven aufmerksam. Nachdem es zu immer mehr Ausfällen der Maschinen gekommen war, entschloss sich die Deutsche Bundesbahn die Gasturbinen bei den 210ern auszubauen. In Folge dieses Umbaus erhielten die Fahrzeuge die neue Baureihenbezeichnung 218.9.



Foto: H0

Diesellokomotive BR 118

Neukonstruktion 2019



DR

Ep IV

121

Next18

NEM

LED

Q3 / 2019



Foto: R. Scheller



- Sechssachsige Ausführung mit Einfachbauchbinde und eckigem Türausschnitt
- 5-poliger Motor

721371:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen
- Führerstandsbeleuchtung

721301



721371



Ende der 1950er Jahre begann die Lokomotivindustrie der DDR damit, eine Diesellok in der Leistungsklasse bis 1800 PS zu entwickeln. Die zwei Vorserienlokomotiven von 1959, gebaut vom Lokomotivbau „Karl Marx“ in Babelsberg, waren zu schwer. Sie dienten als Erprobungsträger, die DR übernahm die Maschinen nicht, Mitte der 1960er wurden sie in Babelsberg zerlegt.

Aufgrund ihrer Herkunft wurden die Lokomotiven bereits damals „Babelsbergerin“ genannt. Ab 1962 begann die Serienlieferung der B'B'-gekuppelten neuen Baureihe V 180. Für den universellen Einsatz auch vor Personenzügen waren die Maschinen mit einem zentral montierten Heizkessel ausgestattet. Mit ihrer Achsfahrmasse von 19,5 bis 19,8 t waren die Loks für den Hauptbahnbetrieb ausgelegt. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 120 km/h, was auf den Hauptstrecken der DDR völlig ausreichte. 87 Maschinen der Unterbaureihe V 180.0 entstanden bis Mitte 1960.

Für die nächste Bauserie stand eine leistungsgesteigerte Version des Motors mit 1000 PS zur Verfügung. Mit dieser Motorleistung war die DR sehr zufrieden und orderte weitere 82 Lokomotiven. Auch die Loks der ersten Bauserie wurden nachträglich auf den leistungsgesteigerten Motor umgebaut und später in

die Baureihe V 180.5 umgenummert. Mit der schon genannten knapp 20 t Achsfahrmasse konnten die V 180 nicht auf Nebenbahnen eingesetzt werden. Daher entstand eine 6-achsige Version, die von Beginn an mit 2000 PS motorisiert war. Insgesamt entstanden 206 Stück der sechssachsigen und als V 180.2 bis 4 eingereichten Maschinen bis 1970.

Mit der Verfügbarkeit des 1200-PS-Motors begann man, die C'C'-Maschinen entsprechend auszurüsten. Nicht alle Loks wurden umgebaut und so erhielten die 2400-PS-Maschinen zur Unterscheidung eine um 400 erhöhte Ordnungsnummer, es entstand die Reihe 118.6 bis 8. Besonders stark wurden die V 180 im Berliner Raum eingesetzt, wo hochwertige Schnellzüge genauso wie Güterzüge zu befördern waren. Maschinen der Baureihe V 180, ab 1970 BR 118 waren im gesamten Staatsgebiet der DDR im Einsatz. Heute sind nur mehr wenige Lokomotiven des damals großen Maschinenparks erhalten. In Museen werden sie liebevoll in Stand gehalten. Auch Privatbahnen setzen auf die V 180 als Zugloks für Bau- und Güterzüge.

Diesellokomotive BR 228

Neukonstruktion 2019



DB AG

Ep V

121

Next18

NEM

LED

Q3 / 2019



- „Sparlack“-Ausführung
- 5-poliger Motor

721472:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen
- Führerstandsbeleuchtung

721402



721472



Die Baureihe V 180 der Deutschen Reichsbahn der DDR war die größte in der DDR gebaute Diesellokomotive. Ab 1970 firmierte sie als BR 118, ab 1993 als BR 228. Sie wurde Anfangs in einer vierachsigen Version mit zwei 2-achsigen Drehgestellen gebaut, später gab es auch 6-achsige Varianten.

Als ingenieurtechnische Meisterleistung gilt noch heute bei der sechsachsigen Version die geringe Achsfahrmasse von 15,6 t, so dass diese Lok universell auch auf

Nebenbahnen eingesetzt werden kann. Außerdem hat sie eine Zulassung für Steilstrecken. Das dadurch entstehende mögliche Einsatzgebiet ist einmalig bei deutschen Großdieselloks.

1995 schieden die letzten Lokomotiven aus dem Betriebsdienst bei der DB AG. Danach wurden zahlreiche Exemplare an Privatbahnen verkauft.

Diesellokomotive BR 221



DB

Ep IV

115

NEM 651

NEM



Q3 / 2019



725009 = 725079 = 🔊

Die Baureihe V 200.1 (ab 1968: BR 221) ist eine Weiterentwicklung der V 200.0. 1962 wurde die erste Lok an die DB geliefert. Ausgemustert wurden die letzten Exemplare beim Bw Oberhausen 1 zum Sommerfahrplan 1988. Die Universallok leistete 2.700 PS. Damit konnte sie die unterschiedlichsten Zuggattungen befördern. Legendär waren die Schnellzug-Einsätze auf der Vogelfluglinie oder auf der gebirgigen Schwarzwaldbahn.

725079:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen

Diesellokomotive BR 120



DR

Ep IV

110

NEM 651

NEM



Q1 / 2019

Die V 200, spätere BR 120, ist mit ihren 1.470 kW (2.000 PS) ideal für den Güterzugdienst geeignet. Bei dieser Type handelte es sich um die bewährte Bauart M 62, die in Luhansk (Ukraine) schon seit Jahren auch für ausländische Bahnen geliefert wurde. Von 1966 bis 1975 bezog die Deutsche Reichsbahn der DDR insgesamt 378 Lokomotiven dieser Baureihe.

- Ausführung mit breiter Chromleiste unter den Frontfenstern

725279:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen



725209 = 725279 = 🔊

Diesellokomotive BR 212



DB AG

Ep V

78



Q2 / 2019



723008 = 723088 DCC

Schienenbus-Garnitur BR 795/995

**DB**

Ep IV

153

NEM



Q1 / 2019

Mit Innenbeleuchtung

740205



740275



- Ausführung mit integriertem Spitzenlicht (oben)
- Serienmäßig mit eingebauter Innenbeleuchtung

740275:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen

Das Vorbild des FLEISCHMANN-Modells ist der einmotorige Schienenbus VT 95 mit dem Beiwagen VB 142, der kürzer ist als der Motorwagen. Bei der DB ist auch heute noch ein VT 95 mit Beiwagen VB 142 als Museumsfahrzeug im Einsatz. Da der Beiwagen beim Vorbild nicht als sog. Steuerwagen mit Lokführerstand ausgestattet war, fuhr der Schienenbus bei 2-teiligem Betrieb nicht als festgekuppelter Wendezug, sondern immer „Motorwagen voraus“. Der Motorwagen musste somit im Zielbahnhof umgesetzt werden.

2-tlg. Schienenbus 591 301

**RENFE**

Ep III-IV

153

NEM



Q2 / 2019

Mit Innenbeleuchtung

740004



740074



Nicht nur in Deutschland, sondern auch bei der spanischen RENFE verkehrte der beliebte Uerdinger Schienenbus.

- Ausführung mit integriertem Spitzenlicht (oben)
- Serienmäßig mit eingebauter Innenbeleuchtung

740074:

- Mit digital schaltbaren Soundfunktionen



Fotos: P. Wortmann

4-tlg. Basisset ICE 1



DB AG

Mit Funktionsdecoder

Das Set besteht aus je einem Triebkopf der BR 401.0 / 401.5 (1 Triebkopf motorisiert) einem 1. Klasse-Wagen der BR 801.8 und einem Bord Restaurant-Wagen der BR 804.0

- Ep VI
- 588
- NEM 651
- ↔ ○○
- 944701

Q2 / 2019



744002

- Digitalschnittstelle nach NEM 651
- Kupplung mit Kulissenmechanik

- Der Funktionsdecoder gewährleistet den Lichtwechsel weiß/rot auch im Digitalbetrieb

3-tlg. Ergänzungsset (Teil 1) für den ICE 1



DB AG

Ep VI

495

944701

Q2 / 2019

744202



Das Set besteht aus
einem 1. Klasse-Wagen der BR 801.0,
einem 2. Klasse-Wagen der BR 802.3 und
einem 2. Klasse-Wagen der BR 802.0

- Kupplung mit Kulissenmechanik

2-tlg. Ergänzungsset (Teil 2) für den ICE 1



DB AG

Ep VI

330

944701

Q2 / 2019

744302



Das Set besteht aus einem 1. Klasse-Wagen der BR 801.0 und
einem 2. Klasse-Wagen der BR 802.8

- Kupplung mit Kulissenmechanik

2-tlg. Ergänzungsset (Teil 3) für den ICE 1



DB AG

Ep VI

330

944701

Q2 / 2019

744502



Das Set besteht aus einem 1. Klasse-Wagen der BR 803.1 und
einem 2. Klasse-Wagen der BR 802.6

- Kupplung mit Kulissenmechanik



Foto: FLEISCHMANN-Archiv

3-achsiger Gepäckwagen mit Bremserhaus, Bauart Pw 3i pr11

Die Bauform der Abteilwagen stammt noch aus der Anfangszeit der Eisenbahn. Die Bauart „pr11“ / „pr21“ ist eine der letztgebauten preußischen Abteilwagen mit Oberlichtdach und gleichzeitig meistgebauter Reisezugwagen auf deutschem Boden. Die drei- bzw. zweiachsigen Wagen gab es mit und ohne Bremserhaus. Einige Exemplare sind noch heute bei Museumsbahnen hinterstellt.



DRG

Ep II

81

NEM

Q4 / 2019

806804



Mit Inneneinrichtung. Kurzkupplungskinematik.

- Mittlere Achse seitenschiebbar

3-achsiger Abteilwagen 2./3. Klasse mit Bremserhaus, Bauart BC3 pr03



DRG

Ep II

79

NEM

Q4 / 2019

806504



Mit Inneneinrichtung. Kurzkupplungskinematik.

- Mittlere Achse seitenverschiebbar

2-achsiger Abteilwagen 3. Klasse mit Bremserhaus, Bauart C pr21



DRG

Ep II

79

NEM

Q4 / 2019

807104



Mit Inneneinrichtung. Kurzkupplungskinematik.

3-achsiger Abteilwagen 3. Klasse mit Bremserhaus, Bauart C3 pr11



DRG

Ep II

79

NEM

Q4 / 2019

807005



Mit Inneneinrichtung. Kurzkupplungskinematik.

- Mittlere Achse seitenverschiebbar

3-achsiger Abteilwagen 3. Klasse ohne Bremserhaus, Bauart C3 pr11



DRG

Ep II

79

NEM

Q4 / 2019

807006



Mit Inneneinrichtung. Kurzkupplungskinematik.

- Mittlere Achse seitenverschiebbar



Ideale Zuglok: 715912 / 715982 (s. S. 10)

3-achsiger Gepäckwagen Bauart Pw 3i pr11



DB

Ep III

81

NEM

Q3 / 2019

806801



Mit Inneneinrichtung. Kurzkupplungskinematik.
 ■ Mittlere Achse seitenverschiebbar

3-achsiger Abteilwagen 1./2. Klasse mit Bremserhaus, Bauart BC3 pr03



DB

Ep III

79

NEM

Q3 / 2019

806501



Mit Inneneinrichtung. Kurzkupplungskinematik.
 ■ Mittlere Achse seitenverschiebbar

3-achsiger Abteilwagen 2. Klasse mit Bremserhaus, Bauart C3 pr11



DB

Ep III

79

NEM

Q3 / 2019

807001



Mit Inneneinrichtung. Kurzkupplungskinematik.
 ■ Mittlere Achse seitenverschiebbar

3-achsiger Abteilwagen 2. Klasse ohne Bremserhaus, Bauart C3 pr11



DB

Ep III

79

NEM

Q3 / 2019

807002



Mit Inneneinrichtung. Kurzkupplungskinematik.
 ■ Mittlere Achse seitenverschiebbar



Ideale Zuglok: 714202 / 714282 (s. S. 11)

2-achsiger Abteilwagen 2. Klasse mit Bremserhaus, Bauart C pr21



DB

Ep III

79

NEM

Q3 / 2019

807101



Mit Inneneinrichtung. Kurzkupplungskinematik.

Eilzug-Gepäckwagen Bauart Pw4ü



DR

Ep IV

131

NEM

946901

Q2 / 2019



862902

Eilzugwagen 2. Klasse Bauart B4



DR

Ep IV

131

NEM

944501

Q1 / 2019



867713

■ Andere Ordnungsnummer als Art. 867714

Eilzugwagen 2. Klasse Bauart B4



DR

Ep IV

131

NEM

944501

Q1 / 2019



867714

■ Andere Ordnungsnummer als Art. 867713



Ideale Zuglok für die Eilzugwagen der DR-(Ost):
708703 / 708783 (s. S. 13)



InterRegio-Wagen 1. Klasse Bauart Aimh 260

DB AG

Ep	V
	165
	NEM
	944701

Q3 / 2019



817602

Die InterRegio-Wagen mit dem typischen blauen Fensterband und neu gestalteter Inneneinrichtung wurden unter anderem aus ehemaligen UIC-X-Schnellzugwagen umgebaut.



InterRegio-Wagen „Bistro Café“ mit Sitzabteilen Bauart ARbuimz 262.0

DB AG

Ep	V
	165
	NEM
	944701

Q3 / 2019



817802



InterRegio-Wagen 2. Klasse Bauart Bim 263

DB AG

Ep	V
	165
	NEM
	944701

Q3 / 2019



817705

- Mit anderer Ordnungsnummer als die Art. 817706 und 817902 (s. S. 41)

InterRegio-Wagen 2. Klasse Bauart Bim 263


Ep V
165
NEM
944701
DB AG
Q3 / 2019



817706 ■ Mit anderer Ordnungsnummer als die Art. 817705 und 817902

InterRegio-Wagen 2. Klasse Bauart Bim 263


Ep V
165
NEM
944701
DB AG
Q3 / 2019



Mit elektronischer
Zugschlussbeleuchtung

817902 ■ Mit anderer Ordnungsnummer als die Art. 817705 und 817706

3-tlg. Set „National Express“



NX Rail

Ep VI
495
NEM
944701

Q1 / 2019

Mit Funktionsdecoder



Passende Lok der NX-Rail:
733605 / 733675 (s. S. 22)

Das Set besteht aus zwei ehemaligen „Silberlingen“ und einem Steuerwagen in der aktuellen Farbgebung des „National Express“.

881903 **DCC** ■ Steuerwagen mit eingebautem Funktionsdecoder für Lichtwechsel (weiß/rot) im Analog- und Digitalbetrieb

4-tlg. Reisezugwagenset TEE 22/23 „Van Beethoven“



DB

- Ep IV
- 665
- NEM
- 944501

Q1 / 2019

881905



Das Set besteht aus zwei Abteilwagen der 1. Klasse, einem Speisewagen sowie einem Großraumwagen der 1. Klasse mit elektronischer Zugschlussbeleuchtung.

Der TEE Zug entstand 1972 durch die Umbenennung von TEE „Rhein-Main“ in TEE „Van Beethoven“. Wie bereits zuvor verkehrte der neue TEE 22 von Frankfurt/M. nach Amsterdam, während die Rückleistung als TEE 23 in Bonn Hbf endete. Vier Jahre später wurde der Zuglauf über Bonn - Wiesbaden - Frankfurt/M. bis Nürnberg verlängert, wobei die Verlängerung Frankfurt/M. bis Nürnberg nur mit zwei Wagen bedient wurde.

Ideale Zuglok:
733810 / 733890 (s. S. 21)



2-tlg. Set Schlafwagen Bauart WLABm¹⁷⁴



DB

- Ep IV
- 330
- NEM
- 944701

Q2 / 2019



864708

■ Ideal als Ergänzung für internationale Reisezüge geeignet

Die UIC-X-Wagen der DB

4-tlg. Set „Popfarbener DC-Zug“



Ep IV 660 NEM 944701

DB

Neukonstruktion



Foto: HO

881908

Ende der 1960er-Jahre stellte die DB Überlegungen an, wie sie ihrem Wagenpark ein modernes und freundliches Aussehen verschaffen könnte. So experimentierte man von 1970 bis 1974 mit neuen helleren Farben, wobei die Grundfarbe der Wagenkästen aller Fahrzeuge Kieselgrau war. Die Dächer wurden in Umbragrau lackiert. Über dem Rahmen verlief bei den meisten Reisezugwagen noch ein Zierstreifen in Kieselgrau und ein Zierstreifen in der Farbe des jeweiligen Fensterbandes. Im Volksmund wurde die auffälligen Fahrzeuge als „Popwagen“ bezeichnet.

- Alle Wagen mit separat angesetzten Steckteilen und vorbildgerechter Pufferhöhe.



Foto: Dieter Kempf

- Passende Zuglok für das „Popwagen“-Set:
Diesellokomotive BR 210
(Art. 724210 / 724290, s. S. 29)

Neukonstruktion

Die UIC-X-Wagen der DB

Schnellzugwagen 1. Klasse Bauart A4üm



DB



Foto: HO

863920

Halbspeisewagen Bauart BR4ymg-51



DB



Foto: HO

863921

Schnellzugwagen 2. Klasse Bauart B4üm



DB



Foto: HO

863922

■ Andere Ordnungsnummer als 863923

Schnellzugwagen 2. Klasse Bauart B4üm



DB



Foto: HO

863923

■ Andere Ordnungsnummer als 863922

Die Schnellzugwagen Norm UIC-X der Deutschen Bundesbahn

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

Eine neue Norm des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) forderte ab 1960 eine höhere Festigkeit des Wagenkastens. Durch den Einbau verstärkter Rammsäulen mussten die Wagenübergänge und die Einstiege verändert werden. Bei den Übergängen kamen zweiflügelige

Schiebetüren zum Einbau, die Einstiege erhielten Drehfalttüren. 1961 legte die UIC die neuen Vorschriften als Standardwagen „UIC-X“ fest. Am Bau der Wagen waren eine Vielzahl von Waggonbaufirmen beteiligt (z. B. LHB, DWM, O & K, WMD, Uerdingen, WU, MBB, MAN, Credé, Hansa, Wegmann, ...)

Die ersten Wagen der Bauart AB4üm61 und B4üm61 hatten in der zweiten Klasse noch die Fenster der D-Zugwagen Verwendungsgruppe 53. In der darauf folgenden Serie wurden diese auf 1200 mm verbreitert. Bei den Wagen der zweiten Serie wurden weitere Umbauten und Verbesserungen vorgenommen. Die Aufstiege erhielten klappbare Trittstufen. Ursprünglich waren die Wagen für eine Spitzengeschwindigkeit von 140 km/h ausgelegt.

Neukonstruktion

Die UIC-X-Wagen der DB / FS

Schnellzugwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil Bauart BD4üm



DB

863924

Foto: HO

UIC-X-Schnellzugwagen 1. Klasse



FS

863960

■ Ausführung in grauer Ardesia-Lackierung ohne Schürzen

Foto: HO

UIC-X-Schnellzugwagen 2. Klasse



FS

863961

■ Andere Ordnungsnummer als 863962

Foto: HO

UIC-X-Schnellzugwagen 2. Klasse



FS

863962

■ Andere Ordnungsnummer als 863961

Foto: HO

Viele der Wagen wurden später mit Schlingerdämpfer und Magnetschienenbremsen für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ertüchtigt. Diese Wagen der Bauart Bm234 wurden in Bm235 umgezeichnet und ab 1979 im Intercity-Verkehr eingesetzt. Für den Interregio-Verkehr wurden diese Wagen einem weitgehenden Umbau unterzogen und als „im“-Wagengattung in Zügen in und um Deutschland unterwegs.

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

UIC-X-Wagen:

Ep IV 165 NEM 944701

■ Alle Wagen mit separat angesetzten Steckteilen und vorbildgerechter Pufferhöhe.

Eilzug-Gepäckwagen D4üh

Ep III-IV 131 NEM 946901

ÖBB Q2 / 2019



862901

- Vorbildgerecht ohne Zugführerkanzel

Passende Lok zu den Eilzugwagen:
708702 / 708782 (s. S. 18)



Foto: FLM-Archiv, Brown Boret

Eilzugwagen 2. Klasse B4ipüh

Ep III-IV 131 NEM 944501

ÖBB Q1 / 2019



Foto: HO

867711

- Ausführung mit Übersetzfenstern
- Andere Ordnungsnummer als Art. 867712

Eilzugwagen 2. Klasse B4ipüh

Ep III-IV 131 NEM 944501

ÖBB Q1 / 2019



Foto: HO

867712

- Ausführung mit Übersetzfenstern
- Andere Ordnungsnummer als Art. 867711

Schnellzuggepäckwagen (Umbauwagen), Bauart D

+ Ep III 128 NEM 944501
 SBB Q4 / 2019



813005

■ Wiederauflage mit neuer Betriebsnummer

Schnellzugwagen 1./2. Klasse (Umbauwagen), Bauart AB

+ Ep III 128 NEM 944501
 SBB Q4 / 2019



813804

■ Wiederauflage mit neuer Betriebsnummer

Schnellzugwagen 2. Klasse (Umbauwagen), Bauart B

+ Ep III 128 NEM 944501
 SBB Q4 / 2019



813908

■ Wiederauflage mit neuer Betriebsnummer
 ■ Andere Betriebsnummer als Art. 813909

Schnellzugwagen 2. Klasse (Umbauwagen), Bauart B

+ Ep III 128 NEM 944501
 SBB Q4 / 2019



813909

■ Wiederauflage mit neuer Betriebsnummer
 ■ Andere Betriebsnummer als Art. 813908

Steuerwagen 2. Klasse für EW IV-Pendelzüge, in aktueller ICN-Lackierung

Mit Funktionsdecoder

+ Ep VI 165
SBB NEM 945301
 Q2 / 2019
890185 DCC



- Wiederauflage mit neuer Betriebsnummer
- Eingebauter Funktionsdecoder für Lichtwechsel (weiß/rot) im Analog- und Digitalbetrieb

Reisezugwagen 1. Klasse Typ EW IV, in aktueller ICN-Lackierung

+ Ep VI 165 NEM 946901
SBB Q1 / 2019



890206 ■ Wiederauflage mit neuer Betriebsnummer

Servicewagen 1. Klasse Typ EW IV, in aktueller ICN-Lackierung

+ Ep VI 165 NEM 946901
SBB Q2 / 2019



890207 ■ Wiederauflage mit neuer Betriebsnummer

Lokseitige Stirnwand: Türverschluss, Gummiwulstersatz, schwarzes Fensterband durchgehend bis Wagenende auf der Lokseite.

Reisezugwagen 2. Klasse Typ EW IV, in aktueller ICN-Lackierung

+ Ep VI 165 NEM 946901
SBB Q1 / 2019



890309

- Wiederauflage mit neuer Betriebsnummer
- Andere Betriebsnummer als Art. 890310


890310

- Wiederauflage mit neuer Betriebsnummer
- Andere Betriebsnummer als Art. 890309



Foto: M. Leidel

3-tlg. Set Kohlezug


Ep II
143
NEM
DRB
Q4 / 2019

Mit Kohlebeladung



- 820802**
- Kupplungsaufnahme nach NEM 355 (nur Bauart Om „Essen“)
 - Ideale Ergänzung: Art. 820803



Ideale Zuglok für die Kohlezug-Sets: 718003 / 718083 (s. S. 10)

3-tlg. Set Kohlezug


Ep II
160
NEM
DRB
Q4 / 2019

Mit Kohlebeladung



- 820803**
- Kupplungsaufnahme nach NEM 355 (nicht Bauart O „Schwerin“)
 - Ideale Ergänzung: Art. 820802

Offener Güterwagen Bauart Ovw „Würzburg“


Ep II
DRG

53
NEM
Q1 / 2019



- 826002**
- Mit Speichenrädern

Kesselwagen mit Bremserhaus „Persil“


Ep II
DRG

55
NEM
Q1 / 2019



- 843716**
- Mit Speichenrädern

Rungenwagen mit Holzkisten-Beladung Bauart SSk „Köln“



DRG

Ep II

83

NEM

Q2 / 2019

828506



Das Vorbild dieses vierachsigen Rungenwagens, der vorrangig zum Transport von Eisen- und Stahlprofilen sowie sperrigen Gütern (wie Kisten) eingesetzt wurde, wurde erstmalig 1892 nach Musterblatt II d 6 der preußischen Normalien gebaut. Das Modell ist mit Speichenrädern, 10 Rungen, Hülsenpuffern und hochliegendem, offenem Bremserhaus exakt vorbildgerecht.

Güterzugbegleitwagen Bauart Pwg



DRG

Ep II

53

NEM

Q2 / 2019

830201



- Zwei bewegliche Schiebetüren
- Mit Speichenrädern

Weinfasswagen „Unkeler Winzer Verein“



DRG

Ep II

51

NEM

Q1 / 2019

845708



Foto: HO

- Zwei bewegliche Schiebetüren
- Nachbildung des Weinfasses

Leig-Wageneinheit, bestehend aus zwei gedeckten Güterwagen Bauart Gllch „Dresden“



DRG

Ep II

151

NEM

Q2 / 2019

830605



- Je Wagen zwei bewegliche Schiebetüren und kleine Seitenfenstern. Ein Wagen mit Bremserhaus
- Starre Kurzkupplung mit beweglichen Übergängen zwischen den Wagen

Weinfasswagen „Kröver Nacktarsch“ (Winzergenossenschaft Kröv)



DRG

Ep II

51

NEM

Q1 / 2019

845709



Foto: HO

- Zwei bewegliche Schiebetüren
 - Nachbildung des Weinfasses
- „Nacktarsch“ ist eine Großlage im Weinbaugebiet an der Mosel.

Weinfasswagen mit Bremserhaus



DB

Ep III

51

NEM

Q3 / 2019

845710



Foto: HO

- Zwei bewegliche Schiebetüren
- Nachbildung des Weinfasses

Insgesamt 553 Weinkesselwagen – davon 180 Fahrzeuge in geschlossener Ausführung – wurden ab 1919 von der MAN an die Deutsche Weinkesselgesellschaft, Kitzingen, und ins europäische Ausland geliefert.

Behältertragwagen Bauart BTs50



DB

Ep III

55

NEM

Q3 / 2019

823702



- Ausführung mit Blechbremserhaus (Neukonstruktion 2018)
- Mit offenen Eokrt Behältern „Von Haus zu Haus“

2-tlg. Set Behältertragwagen „Von Haus zu Haus“



DB

Ep III

110

NEM

Q3 / 2019

823303



- Beide Fahrzeuge sind vorbildgerecht in der Mitte mit einer Stange gekuppelt
- Mit offenen Eokrt-Behältern „Von Haus zu Haus“

2-tlg. Set Viehwagen Bauart G10



DB

Ep III

114

NEM

Q1 / 2019

881804



- Ausführung mit Gatter im Wagen
- Pro Wagen sind zwei Modellkühe (Preiser) verladen
- Bewegliche Schiebetüren
- Unterschiedliche Wagenummerierung

Gedeckter Güterwagen, Bauart GI 11 „Holzindustrie Hunsrück K.G.“



DB

Ep III

75

NEM

Q3 / 2019

831406



- Mit zwei beweglichen Schiebetüren

4-tlg. Set Kranzug mit Dampfkranwagen



DB

Ep III-IV

240

NEM

Q3 / 2019

859902



Alle Wagen mit neuen Betriebsnummern

- Voll funktionsfähiges Modell
- Bestehend aus: Kranausleger-Stützwagen, Kranschutzwagen, 90t-Dampfkranwagen, Gegengewichtswagen

Modell: 4 originalgetreu ausschwenkbare Stützausleger zur Stabilisierung des Kranwagens bei der Arbeit. Kranhaus drehbar. Kranausleger in der Höhe beweglich. An der Auslegerspitze ist ein kleiner Hilfshaken angebracht. Die Hauptflansche ist mittels Seilzug zum Heben und Senken zu betätigen.

Vorbild: Das Vorbild unseres Dampfkranwagens war zum Anheben schwerster Teile und Maschinen an Unfall-, Bau- und Verladestellen bestimmt. Die Tragfähigkeit am Haupthaken betrug 90 t bei einem Krangesamtgewicht von 104 t.

Güterzugbegleitwagen Bauart Pwg



DB

Ep III
 53
 NEM
 Q3 / 2019



830101

- Zwei bewegliche Schiebetüren
- Mit Inneneinrichtung

3-tlg. Set Güterwagen mit Schrottbeladung, Bauart Eaos



DB

Ep IV 264 NEM
 Q2 / 2019



828345



Güterwagen Bauart Post 2ss-t/13



DBP

Ep IV
 88
 NEM
 Q2 / 2019



831511



In der Epoche IV waren die gedeckten Güterwagen der Deutschen Bundespost besonders während der Nachtstunden auf vielen Magistralen der DB unterwegs.

Schwerlastwagen Bauart Samms



DB

Ep IV
 102
 NEM
 Q4 / 2019



845514

6-achsiger Schwerlastwagen, beladen mit einer Schredderwalze.

Fotomontage

3-tlg. Set Schwerlastwagen Bauart Samms



DB

Ep IV

306

NEM

Q4 / 2019

845511



Fotomontage

■ Andere Betriebsnummern als die Fahrzeuge im Set 845512

Wagen mit
Heißbrammenhauben

3-tlg. Set Schwerlastwagen Bauart Samms



DB

Ep IV

306

NEM

Q4 / 2019

845512



Fotomontage

■ Andere Betriebsnummern als die Fahrzeuge im Set 845511

Krupp hatte in Bochum Walzwerke und in Duisburg-Rheinhausen Hochöfen. Um die Brammen aus Rheinhausen direkt in Bochum walzen zu können, wurden die Brammen glühend transportiert. Dazu wurden vorhandene Schwerlastwagen mit einer Thermohaube ausgestattet. So konnte man in Bochum Zeit und Energie für das erneute Aufheizen der Brammen sparen. Die Züge bestanden aus 2 – 6 Wagen, oft mit einer zusätzlichen Torpedopfanne dabei. Die Wagen verkehrten nicht in normalen Güterzügen und wurden zumeist von Dampflokomotiven der BR 044 gezogen (Art.-Nr. 714401/71, s. S. 16).

3-tlg. Set Muldenkippwagen Bauart F-z 120



DB

Ep IV

168

NEM

Q3 / 2019

845104



- Ausführung mit schwarzem Fahrwerk
- Mit unterschiedlichen Ordnungsnummern

Von den in der Epoche III als Omni 51 (ab Epoche IV: F-z 120) bezeichneten Wagen beschaffte die DB ab 1951 ca. 4.000 Stück. Eingesetzt wurden sie vorwiegend in Ganzzügen zur Beförderung schwerer Schüttgüter wie Sand, Kies oder Schotter. Pro Wagen stehen 22 m³ Laderaum zur Verfügung – nicht besonders viel im Vergleich zu einem UIC-Standard-E-Wagen, der 36 m³ fasst. Aus den fünf, nach beiden Seiten kippbaren Mulden

kann das Ladegut direkt in andere Behälter entleert werden. Dazu wird die Haltestange auf der gegenüberliegende Seite entriegelt. Die leere Mulde rollt selbsttätig in die Mittellage zurück. Im Modell wird der vorbildgerecht filigrane Eindruck authentisch wiedergegeben. Das Untergestell ist durchbrochen ausgeführt, alle Streben werden exakt nachgebildet. Die mit Schotter beladenen Mulden sind einzeln eingesetzt.

Aktionsdisplay: 12-tlg. Selbstentladewagen Bauart Faalns 150



DB

Ep IV

je 94

Q1 / 2019

852702

Mit Ladegut

Das Display enthält 12 Modelle (je 2x die Art. 852707 – 852712) mit sechs unterschiedlichen Ordnungsnummern.

Alle Wagen sind im Fachhandel auch einzeln erhältlich!

- Ganzzug geeignet



Kesselwagen „EVA“


Ep IV
88
NEM
DB
Q3 / 2019



Fotomontage

881222

3-tlg. Set Kesselwagen Bauart Z


Ep IV
165
NEM
DR
Q3 / 2019



841601

■ Mit unterschiedlichen Ordnungsnummern

Gedeckter Güterwagen Bauart Gbk


Ep IV
75
NEM
DR
Q3 / 2019



831407

■ Mit 2 beweglichen Schiebetüren

3-tlg. Set Güterwagen Bauart Eas


Ep IV
264
NEM
DR
Q3 / 2019



828347

Schiebeplanenwagen Bauart Rils

Neukonstruktion 2019



DB Cargo

Ep V

124

NEM

Q3 / 2019

837703



Vorbild: Da der Wagen keine Rungen besitzt, übernehmen seitliche Saumleisten von 25 Millimeter Höhe die Sicherung gegen Querverschiebung des meist palettierten Ladegutes. Zusätzlich befinden sich 15 Verzurrösen je Seite an den äußeren Langträgern. Außerdem sind an den Stirwandinnenseiten in 3,50 Meter Höhe weitere Verzurrösen zu finden.

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

Schwenkdachwagen Bauart Tadgs



DB AG

Ep V

135

NEM

Q2 / 2019

845414



- Für nässeempfindliche Schüttgüter, wie z. B. Getreide
- Ganzzug geeignet

Großraum-Schiebewandwagen Bauart Habbiins

Neukonstruktion 2019



TRANSWAGGON

Ep V-VI

145

NEM

Q3 / 2019

838310



- Fein detaillierte Ausführung
- Mit separat angesetzten Griffstangen

Vorbild: Wenn's empfindlich wird - diese großräumigen Wagen sind mit Schiebewänden ausgerüstet, die von einer Person bewegt werden können. Im geöffneten Zustand ist der Zugang zur halben Ladefläche von beiden Seiten möglich. Be- und Entladen mit Gabelstaplern ist damit sowohl von einer Rampe als auch von ebener Erde möglich. Der Wagen ist besonders geeignet für den Transport von Papierrollen, Zellulose, Schnittholz, Holz- und Faserplatten sowie palettierte Ware.

Zur Ladungssicherung von liegenden Papierrollen sind die Wagen mit 24 Stück metallischen Schnellsicherungskeilen ausgerüstet, die bei Nichtgebrauch in Ablagefächern in jeder Stirnwand abgelegt werden. Das Untergestell besteht aus Langträgern, Kopfstücken sowie vier geschlossenen, die beiden Langträger verbindenden Kästen. Im Kopfbereich wurde der Fußboden aus einem Riffelblech ausgeführt.

2-achsiger Schiebewandwagen Bauart Hbis 299



DB AG

Ep V

89

NEM

Q3 / 2019

833506



- Mit 4 Seitenwänden zum Öffnen

Kombinierter Güterverkehr

Taschenwagen Bauart T3

Neukonstruktion 2019

Der kombinierte Verkehr ist eine Spezialform des intermodalen Verkehrs, bei dem der überwiegende Teil der Strecke mit der Eisenbahn und/oder dem Binnenschiff zurückgelegt wird und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird.

Der Vorteil der KV-Technik liegt in der besonders hohen Umschlaggeschwindigkeit Straße/Schiene und umgekehrt. Durch die vertikale Beladung der Waggons ist sie bestens geeignet für die Beförderung kranbarer Sattelanhänger sowie für Container und Wechselbehälter.

Zum Transport auf der Schiene werden Container- und (Doppel-)Taschenwagen verwendet. Auch kombinierte sechsachsige Gelenkwagen mit je einer Container- und Taschenwagenhälfte sind im Einsatz. Die Taschenwagen sind mit Außenlangträgern ausgestattet, damit die sogenannten Taschen,

in denen die Räder der Sattelaufleger abgestellt werden, einen möglichst geringen Abstand zur Schienenoberkante haben. Dies ist zur Einhaltung des Lichtraumprofils für Eisenbahnen notwendig. Auf den Wagen befindet sich ein, teilweise höhenverstellbarer, Stützbock in dem der Königszapfen des Sattelauflegers befestigt wird. Zusätzlich werden noch die Räder mit Keilen blockiert.

Damit die Taschenwagen flexibel eingesetzt werden können sind Klappriegel mit ISO-Zapfen zur Aufnahme von Containern und Wechsellaufbauten an den Langträgern angebracht. Damit können alle mit der genormten Zapfenaufnahme ausgestatteten Behälter verladen und transportiert werden.

Bereits Anfang der 1970er Jahre wurden die ersten Taschenwagen gebaut und von einigen europäischen Bahnverwaltungen beschafft. Mit der Zeit wurden sie den stetig steigenden Anforderungen angepasst und weiterentwickelt. Auf den Haupttransitrouten – Brenner und Gotthard – entwickelte sich schnell ein reger Verkehr über die Alpen. Oft sind diese als Blockzüge zu beobachten. Seit der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs durch die Europäische Union sind viele Privatbahnen in diesem Geschäftsfeld tätig und bereichern durch die bunten Lokomotiven und Züge den Eisenbahnverkehr.



Foto: C. Auerweck

Taschenwagen Bauart T3



AAE

Ep VI

115

NEM

Q2 / 2019

825050



Neukonstruktion 2019

- Beladen mit einem Auflieger der Spedition „DB Schenker“

Taschenwagen Bauart T3



AAE

Ep VI

115

NEM

Q2 / 2019

825051



Neukonstruktion 2019

- Beladen mit einem Auflieger der Spedition „LKW Walter“

Taschenwagen Bauart T3



AAE

Ep VI

115

NEM

Q2 / 2019

825054



Neukonstruktion 2019

- Beladen mit zwei Tankcontainern der Spedition „Rinne“

Doppeltaschen-Gelenkwagen T2000



AAE

Ep VI

219

NEM

Q3 / 2019

825009



Foto: HO

- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit Giezendanner-Tankcontainern

Doppeltaschen-Gelenkwagen T2000



AAE

Ep VI

219

NEM

Q3 / 2019

825011



Foto: HO

- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit TERRATRANS-Wechselpritschen

Doppeltaschen-Gelenkwagen T2000



Wascosa

Ep VI

219

NEM

Q2 / 2019

825010



Foto: HO

- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit FERCAM-Aufliegern
- Unterschiedliche Heckansichten der Auflieger (Hai / Helikopter)





Foto: Martin Rist

2-tlg. Set Behältertragwagen „Schärdinger Milch“



ÖBB

Ep III-IV

110

NEM

Q4 / 2019

823305



- Beide Fahrzeuge sind vorbildgerecht in der Mitte mit einer Stange gekuppelt
- Mit Tankbehältern „Schärdinger Milch“

3-tlg. Set „Holzzug“ mit Rungenwagen Bauart Rs



ÖBB

Ep IV

372

NEM

Q3 / 2019

826810



- Die Wagen sind mit Balken beladen



2-tlg. Set Talbot-Schotterwagen



ÖBB

Ep V-VI

219

NEM

Q4 / 2019

852502



- Vier bewegliche Klappenverschlüsse am Wagenboden
- Ganzzug geeignet

Großraum-Schiebewandwagen Bauart Habbillns

Neukonstruktion 2019

ÖBB

- Ep VI
- 145
- NEM
- Q3 / 2019

838314



Foto: HO

- Ausführung im aktuellen Design der Rail Cargo Austria
- Fein detaillierte Ausführung
- Mit separat angesetzten Griffstangen

Wenn's empfindlich wird - diese großräumigen Wagen sind mit Schiebewänden ausgerüstet, die von einer Person bewegt werden können. Im geöffneten Zustand ist der Zugang zur halben Ladefläche von beiden Seiten möglich. Be- und Entladen mit Gabelstaplern ist damit sowohl von einer Rampe als auch von ebener Erde möglich. Der Wagen ist besonders geeignet für den Transport von Papierrollen, Zellulose, Schnittholz, Holz- und Faserplatten sowie palettierte Ware.

Zur Ladungssicherung von liegenden Papierrollen sind die Wagen mit 24 Stück metallischen Schnellsicherungskeilen ausgerüstet, die bei Nichtgebrauch in Ablagefächern in jeder Stirnwand abgelegt werden. Das Untergestell besteht aus Langträgern, Kopfstücken sowie vier geschlossenen, die beiden Langträger verbindenden Kästen. Im Kopfbereich wurde der Fußboden aus einem Riffelblech ausgeführt.

Selbstentladewagen Bauart Faalns

LogServ

Mit Ladegut

- Ep V-VI
- 94
- Q1 / 2019

852705



Foto: HO

- Ganzzug geeignet

Schwenkdachwagen Bauart Tadgs

ÖBB

- Ep VI
- 135
- NEM
- Q2 / 2019

845418



- Für nässeempfindliche Schüttgüter, wie z. B. Getreide
- Ganzzug geeignet

Begleitwagen der „Rollenden Landstraße“



HUPAC

Ep	IV-V
	165
	NEM
	944701

Q2 / 2019

864707



Die Hupac AG ist eine im alpenquerenden Güterverkehr auf dem Schienenweg tätige Schweizer Unternehmensgruppe. Als die HUPAC den Betrieb mit der RoLa aufbaute, fehlten ihr anfänglich geeignete Begleitwagen. Daher mietete das Unternehmen von der DB/DSG Schlafwagen der Bauart WLABmh174 an, um in ihnen die LKW-Fahrer befördern zu können.



Foto: FLEISCHMANN-Archiv

8-achsiger Niederflurwagen für Lastwagen- und Sattelzugtransporte



HUPAC

Ep	IV-V
	127

Q1 / 2019



827008



- Beidseitig abnehmbare Pufferbohlen und automatische Kupplungen
- Ganzzug geeignet

Der Wagen 827008 dient als **Anfangs- bzw. Endwagen** und ist mit 2 abnehmbaren automatischen Kupplungen ausgerüstet (eine Niederflur-Kupplung zu den Zwischenwagen liegt bei).

8-achsiger Niederflurwagen für Lastwagen- und Sattelzugtransporte



HUPAC

Ep	IV-V
	117

Q1 / 2019



827107

- Andere Wagennummer als Art. 827108



827108

- Andere Wagennummer als Art. 827107

Die Wagen 827107 / 827108 dienen als **Zwischenwagen**. Eine Wagenseite ist mit einer Niederflur-Kupplung ausgerüstet.

Beidseitige Aufnahmemöglichkeit für Pufferbohlen und automatische Kupplungen.

Schiebepanewagen Bauart Rils

Neukonstruktion 2019



SBB

Ep V

124

NEM

Q3 / 2019

837702



Foto: H0

Vorbild: Da der Wagen keine Rungen besitzt, übernehmen seitliche Saumleisten von 25 Millimeter Höhe die Sicherung gegen Querverschiebung des meist palettierten Ladegutes. Zusätzlich befinden sich 15 Verzurrösen je Seite an den äußeren Langträgern. Außerdem sind an den Stirnwandinnenseiten in 3,50 Meter Höhe weitere Verzurrösen zu finden.

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

Rungenwagen Bauart Res mit MIGROS-Container



HUPAC

Ep VI

124

NEM

Q3 / 2019

828823



Foto: H0

- Je acht bewegliche Drehungen beidseitig
- Seitliche Ladebordwände sind abnehmbar

Doppeltaschen-Gelenkwagen T2000

Die T2000-Wagen sind variabel bestückbar mit Containern und/oder Aufliegern.

+ Ep VI
AAE 219 NEM
 Q2 / 2019
825007



- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit Bertschi-Tankcontainern

Foto: H0

Doppeltaschen-Gelenkwagen T2000

+ Ep VI
AAE 219 NEM
 Q3 / 2019
825008



- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit Ewals-Aufliegern

Foto: H0

2-tlg. Set Einheitstaschenwagen

+ Ep VI
HUPAC 204 NEM
 Q3 / 2019
845321



- Die Auflieger sind aufwendig bedruckt und werben für das Firmenjubiläum „50 Jahre HUPAC“

Großraum-Schiebewandwagen Bauart Habbillns

Neukonstruktion 2019



SBB Cargo

Ep	VI
↔	145
↔	NEM
Q2 / 2019	

838311



Foto: HO

Diese großräumigen Wagen sind mit Schiebewänden ausgerüstet, die von einer Person bewegt werden können. Im geöffneten Zustand ist der Zugang zur halben Ladefläche von beiden Seiten möglich. Be- und Entladen mit

Gabelstaplern ist damit sowohl von einer Rampe als auch von ebener Erde möglich. Der Wagen ist besonders geeignet für den Transport von Papierrollen, Zellulose, Schnittholz, Holz- und Faserplatten sowie palettierte Ware.

- Fein detaillierte Ausführung
- Mit separat angesetzten Griffstangen

2 tlg. Set Großraum-Schiebewandwagen

Neukonstruktion 2019



Post

Ep	VI
↔	290
↔	NEM
Q2 / 2019	

838312



Foto: HO



Bierwagen „Kronenbourg“



SNCF Q1 / 2019



832601

Kronenbourg ist die größte französische Brauerei. Sie hat ihren Sitz im Straßburger Stadtteil Cronenbourg, der auch der Namensgeber der Firma ist. Gebraut wird mittlerweile in Obernai im Elsass.

Niederbordwagen Bauart TP



SNCF Q1 / 2019



Foto: HO

826205

- Ausführung mit Scheibenrädern und in brauner Farbgebung

Hochbordwagen Bauart TP



SNCF Q1 / 2019



Foto: HO

826304

- Ausführung mit Scheibenrädern und in brauner Farbgebung

Schiebeplanenwagen Bauart Rils



SNCF

Ep VI

124

NEM

Q4 / 2019

837704



Foto: HO

Neukonstruktion 2019

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

Vorbild: Da der Wagen keine Rungen besitzt, übernehmen seitliche Saumleisten von 25 Millimeter Höhe die Sicherung gegen Querverschiebung des meist palettierten Ladegutes. Zusätzlich befinden sich 15 Verzurrösen je Seite an den äußeren Langträgern. Außerdem sind an den Stirnwandinnenseiten in 3,50 Meter Höhe weitere Verzurrösen zu finden.

Containertragwagen Bauart Sgns



PRIVAT

Ep VI

123

NEM

Q4 / 2019

825212



- Beladen mit Container „CMBT“ (Compagnie Maritime Belge Transport)

2-tlg. Set Schiebeplanenwagen Bauart Shimmns



SNCB Cargo

Ep V

150

NEM

Q3 / 2019

837929



2-tlg. Set Schiebeplanenwagen Bauart Shimmns



CFL Cargo

Ep VI

150

NEM

Q2 / 2019

837917



- Ausführung mit aktuellem Logo der luxemburgischen CFL (Cargo)
- Fahrzeuge mit unterschiedlichen Ordnungsnummern

3-tlg. Set Teleskophaubenwagen Bauart Shimmns



NS
 Ep IV-V
 225
 NEM
 Q2 / 2019
838825



Foto: HO

■ Die Wagen besitzen unterschiedliche Betriebsnummern

Schwenkdachwagen Bauart Tadgs



GRAWACO
 Ep VI
 135
 NEM
 Q2 / 2019
845419



GRAWACO B.V. ist ein niederländischer Einsteller mit Sitz in Rotterdam.

■ Vorbildgetreu in komplett schwarzer Farbgebung!

3-tlg. Set: Schwerlastwagen Bauart Samms


VPS
 Ep VI
 306
 NEM
 Q4 / 2019
845513



Die Wagen der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (VPS) sind mit Stahlbrammen beladen



Doppeltragwagen Bauart Sggmrs



Ep VI 218 NEM

AAE

Q3 / 2019

825338



Fotomontage

- Beladen mit 2 SWAP-Tankcontainern „VAN DEN BOSCH“

Containertragwagen Bauart Sgns



AAE

Ep VI

123

NEM

Q2 / 2019

845373



Foto: H0

DE WAARD TRANSPORT ist eine bekannte internationale Transportorganisation mit fast 70 Jahren Erfahrung. Seit den frühen sechziger Jahren operiert das Unternehmen täglich mit Destinationen in Südeuropa. DE WAARD ist ein Vorreiter im Bereich des intermodalen Verkehrs (kombinierter Straßen-Schiene-Verkehr).

- Beladen mit zwei Wechselpritschen von „DE WAARD“



Foto: R. Auerweck

Weinfasswagen „Felipe Marin“



NORTE Q1 / 2019



Foto: HO

845707

- Zwei bewegliche Schiebetüren
- Nachbildung des Weinfasses

Das Vorbild wurde von „Mariano del Corral“ in Amurrio und „Herederos de Ramón Múgica“ in San Sebastián produziert und vornehmlich für private Einsteller gebaut. Das konkrete Vorbild stand in Diensten der spanischen Privatbahn NORTE.

Weinfasswagen „JEAN MESMER“, Rete Adriatica/ SFM



FS Q3 / 2019



Foto: HO

845711

- Zwei bewegliche Schiebetüren
- Nachbildung des Weinfasses

Auf den Gleisen der italienischen Eisenbahnen waren die unterschiedlichsten Weinfasswagen bis Anfang der 1970er-Jahre weit verbreitet.

Kesselwagen „VTG“



FS Q1 / 2019



841010

Auch bei der italienischen Staatsbahn waren Kesselwagen der VTG eingestellt.

Containertragwagen Bauart Sgns



CEMAT 123 NEM

Q3 / 2019

825213



Flachbetonlage

- Containertragwagen des italienischen Logistik Unternehmens CEMAT (Combined European Management and Transportation S.p.A.)
- Beladen mit zwei „Bertschi“-Tankcontainern (Neukonstruktion 2018)

Schiebeplanenwagen Bauart Rils



FS

Ep V

124

NEM

Q4 / 2019

837705

Neukonstruktion 2019



Foto: H0

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

Großraum-Schiebewandwagen Bauart Habfis



FS

Ep V

145

NEM

Q3 / 2019

838313

Neukonstruktion 2019



Foto: H0

- Fein detaillierte Ausführung
- Mit separat angesetzten Griffstangen

Diese großräumigen Wagen sind mit Schiebewänden ausgerüstet, die von einer Person bewegt werden können. Im geöffneten Zustand ist der Zugang zur halben Ladefläche von beiden Seiten möglich. Be- und Entladen mit Gabelstaplern ist damit sowohl von

einer Rampe als auch von ebener Erde möglich. Der Wagen ist besonders geeignet für den Transport von Papierrollen, Zellulose, Schnittholz, Holz- und Faserplatten sowie palettierte Ware.

Rungenwagen Bauart Rs mit Rohrbeladung



DSB

Ep	IV
	124
	NEM
Q1 / 2019	826808



3-tlg. Set: Offene Güterwagen Bauart Eaos



PKP Cargo

Ep	VI
	264
	NEM
Q2 / 2019	852329



Foto: HO

■ Ideal für Ganzzüge, auch im internationalen europäischen Verkehr geeignet.



Foto: Hannes Auer Fotografie, GmbH

z21® Digitalset: Elektrolokomotive BR 194 mit Güterzug



DB

Ep IV

616

NEM 651

NEM

LED

Q3 / 2019

931886



Fotomontage



Inhalt:

1 digital gesteuerte Elektrolokomotive BR 194 mit DCC-Decoder und Sound,
4 Rungenwagen mit Holzbeladung.

1 z21®, 1 WLAN-Router

1 Steckernetzteil

1 WLAN-MULTIMAUS® Funkhandregler

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

6 gerade Gleise 9100, 8 gebogene Gleise 9120, 1 linke Bogenweiche 9168,

1 rechte Bogenweiche 9169 und 1 Aufgleisgerät 9480.

Elektrisches Anschlussmaterial.

Anlagengröße: 85 cm x 45 cm. Gleislänge: ca. 3,20 m.

z21®start Digitalset: Elektrolokomotive BR 185.1 mit Güterzug



DB AG

Ep VI

418

NEM 651

NEM

LED

Q2 / 2019

931885

DCC

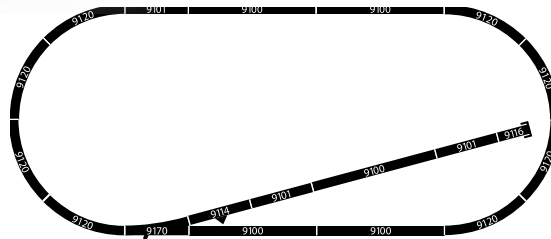


z21® start

Auf eine netzwerkfähige Zentrale erweiterbar mit z21® WLAN-Package Art. 10814 oder z21® Freischalt-Code Art. 10818



Fotomontage



Inhalt:

- 1 digital gesteuerte Elektrolok der BR 185.1 (mit DCC-Decoder) und fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel,
- 2 Teleskophaubenwagen, 2 Schiebeplanenwagen.
- 1 FLEISCHMANN MULTIMAUS®
- 1 z21®start
- 1 Steckernetzteil

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

z21®start Digitalset: 4-tlg. ICE 2



DB AG

- Ep VI
- 624
- NEM 651
- LED
- 944701

z21® start

Auf eine netzwerkfähige Zentrale erweiterbar mit
z21® WLAN-Package Art. 10814 oder
z21® Freischalt-Code Art. 10818



931884 DCC



Inhalt:
4-teiliger ICE 2 (mit DCC-Decoder) und fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel
1 FLEISCHMANN MULTIMAUS®
1 z21®start
1 Steckernetzteil
Schotterbettgleise für ein Oval (Radius R1) mit Abstellgleis:
5 x 9100, 3 x 9101, 1 x 9114, 8 x 9120, 1 x 9170, 1 x 9116.
Elektrisches Anschlussmaterial.
Anlagengröße: 96 cm x 40 cm.



Modellbahn: Bau und Wartung für Einsteiger

Es gibt weder ein Patentrezept noch die schnelle Lösung für den Aufbau einer Modellbahnanlage nebenbei am Wochenende.

Wir helfen Ihnen mit vielen Beispielen und Ratschlägen aus der Praxis beim Bau Ihrer individuellen Modelleisenbahn, beim Verständnis für technische Gegebenheiten und bei der Inbetriebnahme und Wartung Ihrer Fahrzeuge.

81388



Modellbahn: Steuern und Schalten für Einsteiger

Diese Broschüre bringt Ihnen den Anschluss und Betrieb einer Modelleisenbahn nahe. Lokomotiven, Züge, Weichen, Signale, Schranken und allerlei Zubehör - alles bewegt sich, alles wird durch Strom in Funktion gesetzt.

Stück für Stück, beinahe spielerisch leicht lernen Sie, die elektrischen Anforderungen Ihrer Anlage und die damit verbundenen Probleme zu beherrschen.

81389



Modellbahn: Digital für Einsteiger, Band 3

Im digitalen Zeitalter kann der Computer die handwerkliche Arbeit minimieren. Sie fahren Ihre Züge trotzdem noch manuell und stellen Ihre Weichen per Mausklick.

Wir helfen Ihnen beim Einrichten des Gleisbildstellwerks und dem Erstellen der Verknüpfungen zur Anlage.

81393



Foto: P. Wortmann

Förderband (Bausatz)



■ Für die Be- und Entladung von Schüttgütern

Höhenverstellbar von 15 bis 35 mm.

Abmessungen: 64 x 16 mm

Q1 / 2019

05419

In Kooperation mit der Firma Auhagen



3-tlg. Set: 20'-Tankcontainer



Q4 / 2019

910120

3-tlg. Set: 20'-Container

Q4 / 2019

910220





Foto: M. Leidel

Art. Nr.: 10797



Z21® multi LOOP

- Ideal für Kehrschleifen, Gleisdreiecke und Drehscheiben
- Betrieb per Kurzschlusserkennung, Schaltkontakte oder Sensorgleise
- Kompatibel mit DCC und Analogbetrieb.
- RailCom® kompatibel

RailCom® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Lenz Elektronik GmbH, Gießen

Art. Nr.: 10804

Fotomontage



Z21® CAN HUB

- Zusätzliche Stromversorgung für CAN-BUS
- Verstärkung des DCC-Rail-Sync-Signals für Booster
- Ideal für große Anlagen mit vielen CAN-Teilnehmern
- Zwei CAN-Ausgänge mit jeweils 1 A Spannungsversorgung
- Anschlusskabel für CAN-BUS inklusive

Art. Nr.: 10819

Fotomontage



Z21® Detector x16

- Gleisbelegtmelder für 16 Abschnitte
- Belegtmeldung mittels Stromüberwachung von Gleisabschnitten
- Anschluss über R-Bus
- Konfiguration und über Taster und POM CV-Programmierungen

Art. Nr.: 10857



Schaltnetzteil 120 Watt

- Schutz vor Kurzschluss, Überlast, Überspannung und Übertemperatur
- Ideal für Z21® Dual Booster (Art. 10807)
- Eigenspannung: 100 – 240 V
- Ausgangsspannung: 20 V
- Ausgangsstrom: 6 A





Im September 2018 rief FLEISCHMANN seine lieben Kunden dazu auf, ein Anlagenfoto bei uns einzusenden.

Als Preis für die drei besten Einsendungen winkte nicht nur ein Modell, sondern auch **die Veröffentlichung in diesem Neuheitenkatalog 2019.**

Wir waren freudig überrascht über eure rege Beteiligung, umso schwerer fiel es, aus den zahlreichen Zusendungen die drei Besten zu bestimmen.

Wir bedanken uns ganz herzlich bei allen, die mitgemacht haben und hoffen, dass ihr viel Spaß bei euren Foto-Shootings hattet.

Und hier sind die Gewinner:





2018
3
PLATZ



Was finde ich wo?

Art. Nr.	Seite
05419	81
10797	83
10804	83
10819	83
10857	83
81388	80
81389	80
81393	80
707005	7
707006	18
707085	7
707086	18
708603	11
708683	11
708702	18
708703	13
708782	18
708783	13
709903	7
714202	11
714282	11
714401	16
714402	17
714471	16
714472	17
715212	19

Art. Nr.	Seite
715213	13
715292	19
715293	13
715912	10
715982	10
718003	10
718083	10
721301	30
721371	30
721402	31
721472	31
723008	32
723088	32
724210	29
724290	29
725009	32
725079	32
725209	32
725279	32
731318	27
731319	26
731398	27
731399	26
733605	22
733675	22
733810	21

Art. Nr.	Seite
733890	21
734606	22
737214	26
737294	26
738512	27
738905	23
738975	23
739306	28
739310	28
739311	23
739313	24
739314	25
739376	28
739390	28
739391	23
739393	24
739394	25
739416	21
739417	25
739418	20
739476	21
739477	25
739478	20
740004	33
740074	33
740205	33

Art. Nr.	Seite
740275	33
744002	34
744202	35
744302	35
744502	35
781902	26
796804	20
796884	20
806501	38
806504	37
806801	38
806804	36
807001	38
807002	38
807005	37
807006	37
807101	39
807104	37
809003	8
813005	47
813804	47
813908	47
813909	47
817602	40
817705	40
817706	41

Art. Nr.	Seite
817802	40
817902	41
820802	50
820803	50
822301	9
823303	52
823305	64
823606	9
823702	52
825007	68
825008	68
825009	62
825010	62
825011	62
825050	61
825051	61
825054	61
825212	71
825213	74
825338	73
826002	50
826003	9
826205	70
826304	70
826808	76
826810	64

Art. Nr.	Seite
827008	66
827107	66
827108	66
828345	54
828347	57
828506	51
828823	67
830101	54
830201	51
830605	51
831406	53
831407	57
831511	54
832601	70
833506	59
835705	9
837702	67
837703	58
837704	70
837705	75
837917	71
837929	71
838310	59
838311	69
838312	69
838313	75

Was finde ich wo?

Art. Nr.	Seite
838314	65
838825	72
841010	74
841601	57
843716	50
845104	56
845321	68
845373	73
845414	58
845418	65
845419	72
845511	55
845512	55
845513	72
845514	54
845707	74
845708	51
845709	52
845710	52
845711	74
852329	76
852502	64
852702	56
852705	65
852707	56
852708	56

Art. Nr.	Seite
852709	56
852710	56
852711	56
852712	56
859902	53
862901	46
862902	39
863920	44
863921	44
863922	44
863923	44
863924	45
863960	45
863961	45
863962	45
864707	66
864708	42
867711	46
867712	46
867713	39
867714	39
881222	57
881804	53
881903	41
881905	42
881908	43

Art. Nr.	Seite
890185	48
890206	48
890207	48
890309	48
890310	48
910120	81
910220	81
931884	79
931885	78
931886	77



Foto: M. Leidel



Impressum

Herausgeber:

Modelleisenbahn München GmbH / Kronstadter Str. 4 / 81677 München, Deutschland / www.fleischmann.de

Bildnachweise: Modelleisenbahn München GmbH, Fleischmann-Archiv, Michael Zirn Photography GmbH, Hannes Auer Fotografie GmbH, M. Leidel, P. Wortmann sowie bei den Bildern angegebene Fotografen

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

Copyright: © 2019 Modelleisenbahn München GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

Dieser Katalog einschließlich aller seiner Teile wie Daten und Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung der Modelleisenbahn München GmbH unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Verarbeitung oder Weiterverarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Warenbezeichnungen, Marken, Handelsnamen oder Firmenbezeichnungen sowie sonstiger Kennzeichen in diesem Katalog berechtigt nicht zu der Annahme, dass diese von jedem frei benutzt werden dürfen. Vielmehr kann es sich auch dann um eingetragene Marken oder sonstige gesetzlich geschützte Kennzeichen handeln, wenn sie nicht eigens als solche markiert sind.

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

Bahnverwaltungen

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

Art. Nr.: 000000

DB AG

Ep III

221

=

= 

DCC

NEM 651

Next18

9452

NEM

••

•• ↔ ••

•• ↔ ••

•• ↔ •• LED

•• ↔ •• LED

•• ↔ •• LED

•• ↔ •• LED

•• ↔ •• LED

Zeichenerklärung

Artikelnummer

Ep I

Bahnverwaltung

Ep II

Epoche

Ep III

Länge über Puffer

Ep IV

Gleichstrom

Ep V

Gleichstrom mit Sound

Ep VI

DCC (Digital ab Werk mit Decoder)

Schnittstelle 6-polig: NEM 651

Next18-Schnittstelle

Innenbeleuchtung

Kupplungsaufnahme nach NEM 355 mit Kurzkupplungskinematik

Zweilicht-Spitzenbeleuchtung vorn

Zweilicht-Spitzenbeleuchtung, mit der Fahrtrichtung wechselnd

Dreilicht-Spitzenbeleuchtung, mit der Fahrtrichtung wechselnd

Zweilicht-LED-Spitzenbeleuchtung, mit der Fahrtrichtung wechselnd

Dreilicht-LED-Spitzenbeleuchtung, mit der Fahrtrichtung wechselnd

Dreilicht LED Spitzensignal / zwei rote Schlussleuchten, mit der Fahrtrichtung wechselnd

Dreilicht LED Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, ein rotes Schlussignal

Epochenerklärung

Epoche I: ca. 1870 – 1920

Epoche II: ca. 1920 – 1945

Epoche III: ca. 1945 – 1968

Epoche IV: ca. 1968 bis 1994

Epoche V: 01.1994 bis 2006

Epoche VI: 2007 –

Q1 / 2019

Erscheinungstermin im Quartal 2019

Informationen aus erster Hand



Newsletter

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



Ersatzteile

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



Social Media

Bleiben Sie immer auf dem Laufenden und besuchen Sie uns auf Facebook und Instagram. Hier erhalten Sie tägliche Infos zu unseren Modellen und Neuheiten.

Ihr FLEISCHMANN-Vertriebspartner:

D

991920

Modelleisenbahn München GmbH
Kronstädter Str. 4
81677 München • Deutschland
www.fleischmann.de

