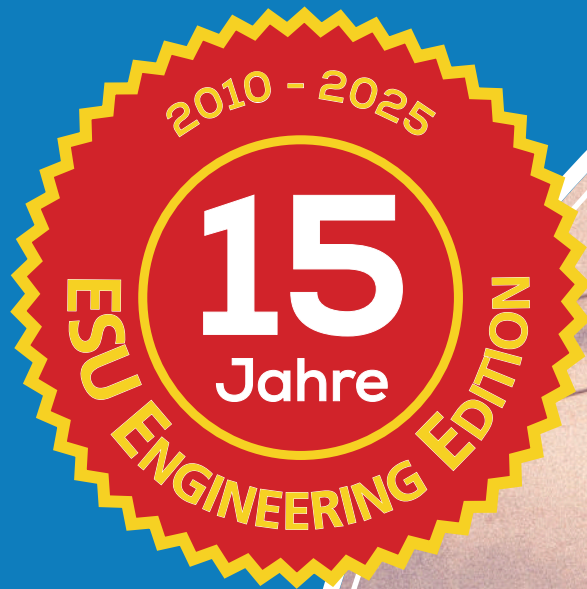


# Übersicht Winter 2025/2026

## Lokomotiven und Wagen



## Inhaltsverzeichnis

• <b>Lokomotiven</b>	
• BR 80 .....	4
• Preußische T18, BR 78.0-5 .....	6
• Preußische T16.1 .....	10
• <b>NEUHEIT</b> BR 151 .....	12
• E03 / 103.1 .....	14
• Ae 6/6 .....	16
• V100 .....	18
• <b>NEUHEIT</b> KG 230 B .....	20
• V60 .....	22
• V200 .....	24
• V160 .....	26
• BR 218.....	28
• G1000BB .....	30
• Class 66/77 .....	32
• <b>Wagen</b>	
• n-Wagen »Silberling« .....	36
• <b>Zubehör</b>	
• Universal-Kurzkupplung .....	40
• Stromführende Kupplung .....	40
• Automatische, elektromagnetische Kupplung .....	41
• Premium-Lokliege .....	41
• Rauchdestillat .....	42
• Scheibenradsatz AC .....	42

## Liebe ESU Freunde,

Als wir zur Vorbereitung der vorliegenden „Winterübersicht 2025 / 2026 Lokomotiven und Wagen“ alle unsere bisher vorgestellten Modelle aus der ESU Engineering Edition sichteten, fiel es uns wie Schuppen von den Augen: Anfang Dezember 2010, also vor fast genau 15 Jahren, lieferten wir die erste Lok aus der ESU Engineering Edition an den Fachhandel aus. Die auf der Spielwarenmesse Nürnberg im Februar 2010 vorgestellte Lok der DB-Baureihe 215 begründete eine lange Reihe hochdetaillierter Lokomotiven, die wir mit Funktionen ausstatteten, die bei keinem anderen Hersteller zu finden waren. Die perfekte Integration von Elektronik und Mechanik auf kleinstem Raum wurde von Vielen bestaunt und begrüßt, von Anderen als „Kauft kein Mensch!“ abgekanzelt.

Nun, da wir dasselbe schon im Jahr 1999 bei der Einführung des ersten ESU LokSound Decoders hörten, ließen wir uns nicht beirren und entwickelten weiter unsere Ideen rund um HO-Lokomotiven, die seither von außen mit Details glänzen und von innen mit vielen Funktionen ein noch realistischeres Abbild der Wirklichkeit auf Ihre Modellbahn-Anlage zaubern.

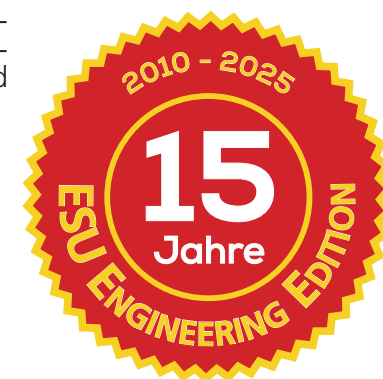
Feiern Sie mit uns 15 Jahre Innovation in der Modellbahn-Branche! Feiern Sie 15 Jahre, die geprägt waren von technischen Innovationen, aber auch Rückschlägen und Schwierigkeiten in Konstruktion und Produktion. Und damit es auch wirklich etwas zu feiern gibt, haben wir natürlich zwei Neuheiten vorbereitet:

Sie ist wieder da – die legendäre E-Lok der DB-Baureihe 151. In vier Varianten und erstmals auch mit Einholm-Stromabnehmern. Natürlich wurde die 151 technisch komplett überarbeitet und auf dem modernsten Stand gebracht, den Loks aus der ESU Engineering Edition aufweisen können: Mit LokSound 5 Decoder, kräftigem, stromsparenden Glockenankermotor und neu gestaltetem Maschinenraum, durch den man nun auch hindurchsehen kann.

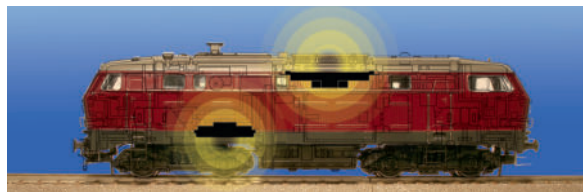
Für Freunde knuffiger Privatbahn-Rangierloks sind ab sofort sechs (!) neue Farb- und Formvarianten unserer beliebten Deutz KG 230 zu attraktiven Preisen erhältlich. Zwei davon werden mit ihrer „Rundumleuchte“ auf dem Dach noch deutlicher auf Ihrer Anlage auffallen und für Hingucker sorgen...

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Einsatz unserer Loks aus der ESU Engineering Edition und bedanken uns für 15 Jahre Treue, aber auch Geduld mit uns und unseren Lokomotiven!

Ihr ESU-Team



Der Auftakt für die ESU Engineering Edition erfolgte im Februar 2010 auf der Spielwarenmesse Nürnberg: Das H0 Modell der DB Baureihe 215 wies schon alle grundlegenden Funktionen kommender ESU Loks auf: Neben der weitgehenden Metallbauweise mit höchstmöglicher Detaillierung ist zuerst die vollständige Lichtausstattung zu erwähnen. Neu war insbesondere die Führerpultbeleuchtung. Auch Doppellautsprecher, um den LokSound Decoder voll zur Geltung kommen zu lassen, gab es damals kaum. Der erstmals serienmäßig verbaute PowerPack Energiespeicher zur Überwindung von stromlosen Abschnitten überzeugte sofort. Ebenfalls erstmals in einer H0-Diesellok wurde ein getakteter, mit dem Sound synchroner Rauchgenerator eingebaut. Magnetische Kurvensensoren zur Auslösung von Kurvengeräuschen sind noch heute Standard bei allen ESU Loks.



2013 wurde mit der DB Baureihe V200 erstmals eine Lok mit gleich zwei unabhängig voneinander steuerbaren Rauchgeneratoren vorgestellt.



Im Jahre 2022 setzte dann unser Modell der preußischen T18 erneut Maßstäbe: Die weltweit erste H0 Dampflokomotive mit zwei Rauchgeneratoren! Diese Lok stößt nicht nur Rauch und Abdampf nach oben durch den Schornstein aus, sondern kann komplett unabhängig davon auch noch die Zylinderhähne nach unten entwässern! Ein besonderes Highlight, was weltweit Modellbahner begeisterte.



2010

2011

2013

2015

2022

2024

2011 dann der nächste Paukenschlag: Mit der DB Baureihe 151 stellten wir die Erste E-Lok vor, die auch gleich „Modell des Jahres“ wurde: Diese besaß neben servo-motorisch heb- und senkbaren Pantographen auch eine Simulation des Hauptschalters („Blauer Blitz“) und erstmals die seither obligatorische Simulation von Bremsfunktion mit LED im Drehgestell. Die 151 war die industrieweit erste Lok, die dank eines abnehmbaren Steckschleifers sowohl auf 2-Leiter als auch auf 3-Leiteranlagen fahren kann. Dieses Prinzip wurde danach bei allen Loks der Engineering Edition angewendet.



2015 war es dann endlich soweit: Unsere erste Dampflokomotive! Der preußische 5-Kuppler T16.1 besaß nicht nur einen dank Magnetsensoren exakt zu Geräusch und Kuppelstangen synchronen Dampfstoß, sondern auch neu entwickelte Digitalkupplungen im NEM-Normschacht. Natürlich mit „Kupplungswalzer“.



Den vorläufigen Schluss-Akkord setzte letztes Jahr die DB Baureihe V100: Diese Lok weist erstmals einen synchron zur Last des Dieselgeräusch drehenden Dachventilator auf. Erneut zeigt die ESU Engineering Edition hiermit neue, nie dagewesene Funktionen.



## BR 80



### Vorbild

Im Einheitslokomotivprogramm für Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft DRG fand sich auch eine dreiachsige Baureihe für den schweren Rangierdienst. Für diese Baureihe schrieb die DRG eine maximale Achslast von 17,5 t vor, die bei der Abnahme dank mehrerer Tricks mit 18,1 t nur moderat überschritten wurde. Diese nutzte die Möglichkeiten der Gleisanlagen in Rangierbahnhöfen und großstadtnahen Industriegebieten bestmöglich aus. Im Gegensatz zu den zahlreichen noch aus Länderbahnzeiten stammenden und zumeist größeren Loks waren die 80 kräftiger und zugleich sparsamer. Wegen des mächtigen Kessels bekamen die Dreikuppler den Spitznamen „Bulli“. Trotz der unbestreitbaren Vorteile der modernen Konstruktion beließ es die DRG wegen der wirtschaftlich schwierigen Lage bei den 1928 und 1929 beschafften 39 Exemplaren. Zumeist auf Personenbahnhöfen wuselten die Loks mit maximal zulässigen 45 km/h über die Gleise. Bis 1966 waren die zuverlässigen Loks aus den Rangierbahnhöfen der beiden Deutschen Staatsbahnen verschwunden. V60 beider Bauformen erbrachten ähnliche Zugleistung, waren aber aufgrund der größeren Höchstgeschwindigkeit noch vielfältiger einsetzbar. Mit einem Alter von nicht einmal 40 Jahren gehörten die 80 aber noch nicht zum alten Eisen. Beide Staatsbahnen verwendeten Bullis in Ausbesserungswerken oder veräußerten sie an Industriebetriebe oder Kohlegruben, die dankbar auf die bewährten Loks zurückgriffen. So ackerten eine Handvoll 80er beispielsweise in Kohlegruben im Ruhrgebiet. Dort kamen sie sogar vor werksinternen Personenzügen zum Einsatz. Die letzten betriebsfähigen Bullis waren die an die Veluwsche Stoomtrein Maatschappij (VSM) in den Niederlanden abgegebene 80 036 und 80 039 der Museumseisenbahn Hamm. Einen Sonderstatus hat 80 009 der Deutschen Reichsbahn, die als einzige Staatsbahnlok zu DDR-Zeiten an einen Privatmann veräußert wurde. Der Lokführer Klaus Hollenbach erwarb die Lok unter großen Mühen 1981, überführte sie auf eigener Achse und baute auf seinem Privatgrundstück einen Lokschuppen und ein kurzes „Anschlussgleis“ für seine 80 009, die 1982 mit zwei Autokränen auf die Gleise gehoben wurde.

### Modell

- Chassis, Rahmen, Wasserkästen und Rauchkammer aus Metall
- DC-/AC-Universalelektronik
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola®-, M4- und Selectrix®-Betrieb
- Selbständige Anmeldung durch RailComPlus® an entsprechend ausgestatteten DCC-Zentralen
- Selbständige Anmeldung an Märklin®-mfx-Zentralen
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Getakteter Doppelraucherzeuger für sensorgesteuerten Rauchausstoß und Zylinderdampf synchron zum LokSound
- Doppellautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Digital fernsteuerbare Kupplungen
- Fahrgestellbeleuchtung
- Metallräder
- Lokpersonal im Führerstand
- Ätzschilder zur Selbstmontage liegen bei
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers liegt bei
- Minimalradius 360 mm
- Länge über Puffer = 114 mm

**31650**, Dampflok, H0, 80 031 DB, schwarz, Ep. III, DC/AC



499,00 € UVP \*)

**31651**, Dampflok, H0, 80 039 Museum, schwarz, Ep. VI, DC/AC



499,00 € UVP \*)

**31652**, Dampflok, H0, 80 018 DRG, schwarz, Ep. II, DC/AC



499,00 € UVP \*)

**31653**, Dampflok, H0, 80 009 DR, schwarz, Ep. IV, DC/AC



499,00 € UVP \*)

## Preußische T18, BR 78.0-5



### Vorbild

Die bei der Stettiner Lokfabrik Vulcan entwickelte T18 geht auf den Wunsch mehrerer preußischer Eisenbahndirektionen nach einer Tenderlok zurück, die in der Lage sein sollte, vorwärts und rückwärts mindestens 90 km/h zu erreichen. Die zwischen 1912 und 1927 in 462 Exemplaren von verschiedenen Herstellern gebaute T18 gilt als erfolgreichste Länderbahn-Personenzugtenderlok und wurde bei der Deutschen Reichsbahn DR bis 1972, bei der Deutschen Bundesbahn DB sogar bis 1974 eingesetzt.

Das symmetrische Fahrwerk ermöglichte gleich gute Fahreigenschaften in beiden Richtungen, der in den Grundzügen von der G8 stammende Kessel hatte seine Tauglichkeit zum Fertigungsbeginn der T18 bereits bewiesen. Mit einer Leistung von 1140 PS und der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, setzte man die Loks auch vor leichten Schnellzügen ein. Nach dem Ersten Weltkrieg hatte auch die Württembergische Staatsbahn Bedarf an schnell fahrenden Tenderlokomotiven und beschaffte 1919 stattliche 20 T18, die Vulcan aus der laufenden Produktion abzweigte.

26 der 27 für die Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen gebauten T18 verblieben in Frankreich, die meisten wurden aber im Zweiten Weltkrieg nach Deutschland gebracht und zum Teil nach dem Krieg zurück gegeben. 1966 schied die letzte der als 232-TC bei der SNCF bezeichneten Baureihe aus.

Länger hielten sich die 78 bei der Deutschen Reichsbahn der DDR. Um die Sicht des Lokführers zu verbessern, erhielten einige der populären Maschinen des Bw Stralsund kleine Windleitbleche, die sie noch eleganter wirken lassen.

Die genügsamen Betriebseigenschaften und die gleichwertige Nutzbarkeit in beiden Fahrtrichtungen machen die 78 auch für Museumsbahnen attraktiv. 78 468 des Fördervereins Eisenbahn-Tradition Lengerich zeigt sich äußerlich als Wendezuglok. Die Preußin erfreut seit 1999 Eisenbahnfreunde bei zahlreichen Sonderfahrten in ganz Deutschland.

### Modell

- Chassis, Rahmen, Wasserkästen und Rauchkammer aus Metall
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- Zwei Haftreifen zur Erhöhung der Zugkraft
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola@-, M4- und Selectrix@-Betrieb
- Selbständige Anmeldung durch RailComPlus@ an entsprechend ausgestatteten DCC-Zentralen
- Selbständige Anmeldung an Märklin@-mfx-Zentralen
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Getakteter Doppelraucherzeuger für sensorgesteuerten Rauchausstoß und Zylinderdampf synchron zum LokSound
- Doppellautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Digital fernsteuerbare Kupplungen
- Fahrwerkbeleuchtung
- Federpuffer
- Metallräder
- Ätzschilder zur Selbstmontage liegen bei
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers liegt bei
- Minimalradius 360mm
- Länge über Puffer = 170,1 mm

**31180**, Dampflokomotive, H0, 78 443 DB, schwarz, Ep. III, DC/AC



639,00 € UVP \*)

**31181**, Dampflokomotive, H0, 078 164 DB, schwarz, Ep. IV, DC/AC



639,00 € UVP \*)

**31182**, Dampflokomotive, H0, 8404 Essen KPEV, grün, Ep. I, DC/AC



639,00 € UVP \*)

**31183**, Dampflokomotive, H0, 78 149 DRG, schwarz, Ep. II, DC/AC



639,00 € UVP \*)

**31184**, Dampflokomotive, H0, 78 395 DR, schwarz, Ep. III, DC/AC



639,00 € UVP \*)

**31185**, Dampflokomotive, H0, 1126 K. wü StsB, schwarz, Ep. I, DC/AC



639,00 € UVP \*)

31187, Dampflokk, H0, 78 468 Museum, schwarz, Ep. VI, DC/AC



639,00 € UVP \*)



## Preußische T16.1



### Vorbild

Die Baureihe 94.5-17 ist eine der langlebigsten und erfolgreichsten preußischen Lokkonstruktionen. Ihre Entwicklung reicht eigentlich bis ins Jahr 1906 zurück, als die Königliche Eisenbahn-Direktion (KED) Erfurt an das preußische Eisenbahn-Zentralamt den Antrag auf die Entwicklung einer fünffach gekuppelten Dampflokomotive für die Steilstrecken in Thüringen gestellt hatte. Die maßgeblich vom bekannten Lokkonstrukteur Robert Garbe entwickelte T16 wurde ab 1905 in 343 Exemplaren gefertigt.

Mit der T16 der verstärkten Bauart (als T16.1 bezeichnet) entstanden zwischen 1913 und 1924 wahre Universalloks für kurze Strecken, die in ganz Preußen, im Elsaß und Lothringen und ab 1920 in ganz Deutschland heimisch wurden. Während der langen Bauzeit gab es diverse Änderungen. Ab 1921 trugen die T16.1 einen Speisedom, weshalb der zunächst auf dem Kesselscheitel platzierte Vorwärmer nun seitlich neben den vorderen Sandkasten rutschte. Mit der Dampfheizkupplung waren die ab 1924 als BR 94.5-17 bezeichneten T16.1 auch im Personenzugeneinsatz beschäftigt, wo sie sich dank gutem Beschleunigungsvermögen bewährten. Die nach Normung vieler Bauteile ab 1927 auf 60 km/h erhöhte Maximalgeschwindigkeit machte sie im Einsatz noch vielseitiger.

Mit einer Achslast von lediglich 17 Tonnen war die 94 auch für Nebenstrecken mit schwächerem Oberbau geeignet, den es bis in die 1930er-Jahre im ganzen Deutschen Raum gab. Außerdem löste sie, ausgerüstet mit einer Riggenbach-Gegendruckbremse, auf Thüringischen Steilstrecken sogar die modernere, aber zu schwere T20 ab. Im Steilstreckendienst wurden die ESU-Vorbilder 094 652 und 94 1292 zu Legenden. Beide gehörten in den frühen 1970er-Jahren zu den letzten Betriebsloks von DB und DR. 94 1292 zeigte als DB-Museumslok ihre Kraft bis 2005 am Rennsteig oder zeitweise auch in der Eifel im harten Steilrampendienst.

### Modell

- Aufbau und Rahmen weitgehend aus Metall, Führerhaus aus Kunststoff
- Kreuzkopf, Gleitbahn und Kolbenstange aus Metall
- Vorbildgetreuer Achsabstand durch Darstellung mit abgefahrenen Radreifen - wie beim Vorbild
- Zahlreiche separat angesetzte Leitungen und Armaturen
- Eingerichteter Führerstand
- Vorbildgerechte Bauartunterschiede
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Glockenankermotor
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe, zwei Haftreifen
- LokSound-Decoder für DCC-, Motorola®, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Hochwertiger Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Lastabhängiger Raucherzeuger, achsensorgesteuerter Rauchausstoß synchron zum LokSound
- Digital fernbedienbare Kupplung an beiden Lokenden in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Digitalisierte Originalgeräusche, erstmals Geräusch der Riggenbach-Gegendruckbremse bei entsprechend ausgestatteten Vorbildloks
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier- und Führerstandbeleuchtung, Feuerbüchsenlicht synchron zum Geräusch „Kohleschaufeln“
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers liegt bei
- Garantiert befahrbarer Mindestradius = 420 mm
- Länge über Puffer = 145,5 mm

**31100**, Dampflokomotive, H0, 94 1292 DR, schwarz, Ep. III / IV, DC/AC



599,00 € UVP \*)

**31102**, Dampflokomotive, H0, 094 652-5 DB, schwarz, Ep. IV, DC/AC



599,00 € UVP \*)

**31103**, Dampflokomotive, H0, 8158 Essen KPEV, grün, Ep. I, DC/AC



599,00 € UVP \*)

**31104**, Dampflokomotive, H0, 94 535 DRG, schwarz, Ep. II, DC/AC



599,00 € UVP \*)

**31106**, Dampflokomotive, H0, 94 1666 DB, schwarz, Ep. III, DC/AC



599,00 € UVP \*)

**31296**, Dampflokomotive, H0, 98 040 SNCB, schwarz-grün, Ep. III, DC/AC



599,00 € UVP \*)

## NEUHEIT BR 151



### Vorbild

Ende der 1960er-Jahre wurde deutlich, dass der DB eine Ellok für schnelle Güterzüge fehlte. Die aus der Einheitslokfamilie stammende vierachsige 140 durfte nur 110 km/h schnell fahren, die stärkere sechssachsige 150 nur 100 km/h bei erheblich höherem Verschleiß an der Gleisanlage. Spätestens seit die europäischen Bahnverwaltungen als Trans-Europ-Express-Marchandises (TEEM) mit Höchstgeschwindigkeiten von mindestens 100 km/h einführten, genügten die Einheitsloks den Ansprüchen nicht mehr zur Gänze. Darum beschloss die DB, mit Komponenten der damals hochmodernen 103 und der Mehrsystemloks der Baureihen 181 und 184 eine schwere Güterzuglok zu entwickeln. Die Entwicklung lag in den Händen der Firmen Henschel und Krupp, die in nur zwei Jahre die 151 auf das Reißbrett zauberten. Das Laufwerk stammte prinzipiell von der 200 km/h schnellen 103, die Fahrmotoren WB 372-22 hatten ihre Haltbarkeit in verschiedenen Einheitslok-Baureihen bewiesen, auch der Stromabnehmertyp DBS 54 und weitere Komponenten gehörte zur bewährten Technik. Um die neue Baureihe für ein möglichst breites Einsatzspektrum zu ertüchtigen, stattete man die Sechssachser nicht nur mit einer Zugheizeinrichtung aus, sondern auch mit einer elektrischen Widerstandsbremse, Wendezug- und Doppeltraktionssteuerung aus. So beförderten die 151 neben schweren Güterzügen auch planmäßig Nahverkehrs- und Wendezüge. Auch schwere Schnellzüge im Mittelgebirge ließ sie sich anhängen. Mit der Anlieferung neuer Baureihen mit Drehstromtechnik sank der Stern der zuverlässigen Sechssachser. Seit den 2010er-Jahren schieden viele 151 aus dem Bestand der DB aus. Die meisten davon verschrotete die Bahn, mehrere Exemplare gab sie an ihr Tochterunternehmen RBH weiter, oder veräußerte sie an private Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) wie beispielsweise Hectorrail. 2025 existierten noch mehr als 50 Loks, die meisten davon betriebsfähig.

### Modell

Wir haben das Fahrwerk unserer 151 weitgehend neu konstruiert. Den Antrieb übernimmt jetzt ein ebenso leiser wie leistungsfähiger Glockenankermotor, gesteuert durch einen LokSound 5 Decoder. Die Umschaltung zwischen Zweileiter- und Mittelleiter-Betrieb erfolgt nun absolut betriebssicher mit Schiebeschalter im Lokboden. Anfahrampen ergänzen die Beleuchtungsfunktionen. Der neue Metallrahmen ermöglicht einen neuen, tief gezogenen mehrfarbig ausgeführten Maschinenraum mit Durchblick.

- Chassis und Rahmen, aus Metall
- DC-/AC-Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola®, M4- und Selectrix®-Betrieb
- Selbständige Anmeldung durch RailComPlus® an entsprechend ausgestatteten DCC-Zentralen, selbständige Anmeldung an Märklin®-mfx-Zentralen
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Digital bedienbare Dachstromabnehmer in Scheren- oder Einholm-Ausführung
- Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Sensorgesteuertes Kurvenquietschen bei langsamer Fahrt
- Hervorragend detaillierter Maschinenraum
- Führerstand-, Führerpult-, Maschinenraumbeleuchtung und Anfahrampen
- Gefederte Puffer
- Länge über Puffer = 224 mm

**31035**, E-Lok, H0, 151 070 DB, chromoxidgrün, Ep. IV, DC/AC



**NEUHEIT 2025**

479,00 € UVP \*)

**31037**, E-Lok, H0, 151 087 DB, verkehrsrot, Ep. V, DC/AC



**NEUHEIT 2025**

479,00 € UVP \*)

**31036**, E-Lok, H0, 151 088 DB, ozeanblau/beige, Ep. IV, DC/AC



**NEUHEIT 2025**

479,00 € UVP \*)

**31038**, E-Lok, H0, 162004 Hectorrail, grau/orange, Ep. VI, DC/AC



**NEUHEIT 2025**

479,00 € UVP \*)

## E03 / 103.1



### Vorbild

Die 1965 in vier Vorserienexemplaren vorgestellte E03 und ihre 145 ab 1970 in Serie gebauten Schwesterloks waren schon zu Lebzeiten Legenden. Die Deutsche Bundesbahn entwickelte vorwiegend mit Henschel und Krauss-Maffei die E03, um leichte TEE-Züge mit hoher Geschwindigkeit im Flachland zu befördern. Mit E03 001 begannen 1965 die Schnellfahrversuche für die planmäßige Beförderung von Reisezügen mit 200 km/h. Die in Versuchen im Windkanal entwickelten kugelförmigen Stirnseiten und die elegante TEE-Lackierung prägten das Bild des Schnellverkehrs in Deutschland mehr als 30 Jahre lang. 1969 änderte die DB das Anforderungsprofil für die E03 und setzte das Zuggewicht für die Serienloks auf 480 t bei 200 km/h und 800 t bei 160 km/h hinauf. Darum erhöhte man die Leistung der Motoren auf 7780 kW. Äußerlich unterschieden sich die als BR 103.1 bezeichneten Serienloks von der Vorserie markant durch das zweite Lüfterband in den Seitenwänden und die vereinfachte Lackierung ohne silberne Zierleiste zwischen purpurrotem und beigefarbenem Bereich.

Da Züge mit Höchstgeschwindigkeiten über 140 km/h grundsätzlich mit zwei Lokführern besetzt sein mussten, gönnte man dem Personal bei den Loks der letzten Bauserie durch verlängerte Führerstände etwas mehr Platz. Vorserienlokomotive 103 004 erhielt in den 1970er-Jahren Einholm-Stromabnehmer und ein umbragraues statt silbernes Dach. Arbeitete sie zunächst vor Regelzügen, standen bald vorwiegend Einsätze im Mess- und Versuchsdienst auf dem Programm, beispielsweise im Vorlaufbetrieb für die ICE-Einführung. Die Öffnung des IC-Zugsystems für die Zweite Wagenklasse im Jahr 1979 machte die 103 zu Schwerstarbeitern. Obwohl die Schnellfahrloks jetzt dauerhaft bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit belastet wurden, beeindruckten sie noch immer durch große Zuverlässigkeit und waren bis über die Jahrtausendwende hinaus bei der DB AG unverzichtbar. Das DB-Museum hält mehrere 103 für Sondereinsätze betriebsfähig, so auch 103 113.

### Modell

- Aufbau und Chassis aus Metall
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden mit echten Federn und zahlreichen angesetzten Details
- Separat eingesetzte Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene
- Separat angesetzte Griffstangen
- Kupplung in kulissengeführtem Normschacht
- Kräftiger fünfpoliger ESU-Motor mit zwei ausgewuchteten Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schnecke-Antrieb auf drei Achsen, vier Haftreifen
- LokSound 5-Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Zwei hochwertige Lautsprecher für besten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Zwei digital einzeln heb- und senkbare Dachstromabnehmer
- Sensorgesteuerte Geräusche bei Kurvenfahrt und beim Bremsen kurz vor dem Stillstand
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel Weiß/Rot, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand-, Führerpult und Maschinenraum-Beleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 224,1 mm

**31173**, E-Lok, H0, E03 003 DB, TEE-Lackierung, Ep. III, DC/AC



519,00 € UVP \*)

**31176**, E-Lok, H0, 103 113 DB, TEE-Lackierung, Ep. VI, DC/AC



519,00 € UVP \*)

**31177**, E-Lok, H0, 103 004 DB, TEE-Lackierung, Ep. IV, DC/AC



519,00 € UVP \*)

## Ae 6/6



### Vorbild

Nach dem Zweiten Weltkrieg dominierten auf der Schweizer Gotthardlinie noch immer die berühmten Krokodile oder andere ältere Typen. Um den gestiegenen Zuggewichten und dem Wunsch nach höherer Geschwindigkeit Rechnung zu tragen, beauftragten die Schweizerischen Bundesbahnen SBB die Entwicklung einer laufachslosen Drehgestell-Ellok. Technisch sollte diese an die Ae 4/4 der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn BLS angelehnt sein. Federführend waren SLM und BBC, die 1952 die Vorserienlokomotiven Ae 6/6 11401 und 11402 an die SBB übergaben. Die sechs Antriebsmotoren aller Ae 6/6 leisten 4300 kW und beschleunigen sie auf 125 km/h. Als Antrieb wählte man den international bereits bewährten BBC-Federantrieb. Als neuen Stolz der Schweizer Bahnen versah man die Loks mit umlaufenden Chromleisten, an den Stirnseiten links und rechts des Schweizer Kreuzes mit kürzerer, außen abgeschrägter Chromzier, von den Schweizern „Schnauz“ genannt.

Die Wappen beider Gotthard-Kantone und deren Namen brachte man 1953 an. Die nach umfangreicher Erprobung der beiden Vorserienloks ab 1955 gelieferten Serienloks taufte man sofort nach Ablieferung. Die Serienloks unterschieden sich markant durch eine geänderte Dachausrüstung mit neuem Hauptschalter und den Verzicht auf die Türen neben dem Lokführerplatz. Bei den Vorserienloks verschloss man die Türen zunächst, um 1970 entfernte man sie ganz und passte so die Seitenwände den Serienloks an.

Wegen Rostschäden unter den Chromstreifen bestellte die SBB ab 11427 die Ae 6/6 ohne Chromschmuck. In den 1980er-Jahren wurden viele Loks rot lackiert, in den 1990er-Jahren überarbeitete man die Führerstände, ab 2003 baute man die Führerstände der zur Weiterverwendung vorgesehenen Loks stärker um, wodurch beispielsweise die vormals oberhalb der Stirnfenster angebrachten Scheibenwischerantriebe nach unten wanderten. Markanteste äußere Änderung war allerdings die Umlackierung einiger modernisierter Loks in Rot/Blau mit großem SBB-Cargo-Schriftzug.

### Modell

- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Digital heb- und senkbare Stromabnehmer
- Kupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Glockenanker-Motor mit Schwungmasse
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf vier Achsen, vier Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Zwei hochwertige Lautsprecher mit großen Schallkapseln für höchsten Soundgenuss
- Digitalisierte Originalgeräusche einer Ae 6/6
- Quietschgeräusch bei langsamer Kurvenfahrt durch Kurvensensor
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Schweizer Spitzensignale schaltbar, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung, Maschinenraumbeleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden mit zahlreiche separat angesetzten Teilen
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen, geätzter Umlauf an den Stirnseiten
- Freier Durchblick im weitgehend detaillierten Maschinenraum
- Fein detaillierte, mehrfarbig ausgeführte Führerstände, Lokführerfigur
- Gefederte Puffer
- Pufferträger-Zurüstteile, sowie eine zweite Kupplung liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 211,5 mm

**31530**, E-Lok, H0, 11402 Uri SBB, dunkelgrün, Ep. IV, DC/AC



519,00 € UVP \*)

**31531**, E-Lok, H0, 11401 Ticino SBB, dunkelgrün, Ep. III, DC/AC



519,00 € UVP \*)

**31532**, E-Lok, H0, 610 487-1 Langenthal SBB, rot/blau, Ep. V, DC/AC



519,00 € UVP \*)

**31533**, E-Lok, H0, 11416 Glarus SBB, rot, Ep. V, DC/AC



519,00 € UVP \*)

**31536**, E-Lok, H0, 11447 Lausanne SBB, grün, Ep. IV, DC/AC



519,00 € UVP \*)

## V100



### Vorbild

Als kleine Schwester der zweimotorigen V200 entwickelte die DB für leichten Streckendienst die einmotorige V100. Beiden gemein war die dieselhydraulische Kraftübertragung. Im Typenprogramm von 1955 fand sich die V100, die mit den eingezogenen Vorbauten eine vereinfachte Wartung, sicheren Aufenthalt für Rangierer und mit 1100 PS ausreichende Reserven im Nebenbahndienst versprach. Maschinenanlage und Getriebe waren in der ab 1956 gebauten Serien-V200.0 bereits erprobt, Kinderkrankheiten zum Teil abgestellt, als 1958 die sechs Vorserien-V100 für Versuchsfahrten bereit standen. Nach deren Abschluss und diversen Bauartänderungen erfolgte die Serienlieferung mit V100 008. Von der später als V100.10 bezeichneten 1100-PS-Lok beschaffte die DB 364 Exemplare. Bei V100 006 hatte man zwischenzeitlich den Maybach MD 650-Dieselmotor mit 1100 PS durch den 1350 PS starken Mercedes-Zwölfzylindermotor MB 835 Ab ersetzt. Zunächst kamen aber die schwächeren MB 820 Bb und MD 650 zum Einbau. Da der Betriebsdienst aber Bedarf an stärkeren Loks anmeldete, beschaffte die DB ab 1962 noch 370 der als Baureihe V100.20 (später BR 212) eingereihten 1350-PS-Ausführung. Diese unterscheidet sich vorwiegend durch den längeren vorderen Vorbau mit geänderter Kühlanlage von der V100.10 (später BR 211). Nachdem die V100.10 oft an ihrer Leistungsgrenze arbeiteten nahm ihre Zuverlässigkeit ab und so begann man ab 1970 in großem Stil, den Motor gegen den stärkeren MTU-12V 652 TA10 zu tauschen, der sich seit 1962 ab Werk in den V100.20 bewährte. In den 1980er-Jahren besaß etwa ein Drittel der 211 den stärkeren Motor. Äußerlich auffallend waren die Vorsatzzschneepflüge, die rund 140 der 211 und 120 der 212 zumindest zeitweise trugen. 55 Loks der 211 und 230 Exemplare der 212 stattete man mit einer Wendezug- und Mehrfachtraktionssteuerung aus. Mehr als 150 von der DB ausgemusterte Exemplare beider Typen fanden in Frankreich, mehr als 50 weitere in Italien Aufnahme. Die Österreichische ÖBB bekämpfte mit 34 als BR 2048 eingereihten 211 einen vorübergehenden Lokmangel und setzte sie bis 2004 ein. Heute finden sich zahlreiche 211, 212 und 213 auch bei Privatbahnen in Deutschland.

### Modell

- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Digital schaltbare Kupplung
- Situationsabhängig motorisch angetriebenes Lüfterrad im langen Vorbau
- Glockenanker-Motor mit Schwungmasse
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf alle vier Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Schaltbarer Raucherzeuger mit Rauchaustritt synchron zum LokSound
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Hochwertiger Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Digitalisierte Originalgeräusche einer V100 mit Mercedes-Motor
- Quietschgeräusch durch Kurvensensor bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel (Lampen schalten sich vorbildgerecht nacheinander zu), zugeseitiges Spitzensignal abschaltbar, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Separat angesetzte Griffstangen, Trittstufen teilweise durchbrochen
- Filigrane Gitter an der Frontseite der V100.10/BR 211
- Abnehmbares, von Magneten gehaltenes Dach (Achtung: Modell nicht am Dach anheben!)
- Feinst detaillierte, mehrfarbig ausgeführte Führerstände, Lokführerfigur
- Gefederte Puffer
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers und Pufferträger-Zurüstteile liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer V100.10/BR 211 = 139 mm, BR 212 = 141,4 mm

**31570**, Diesellok, H0, V100 1063 DB, altrot, Ep. III, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31571**, Diesellok, H0, 211 055 DB, ozeanblau/beige, Ep. IV, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31572**, Diesellok, H0, 211 058 DB, altrot, Ep. IV, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31574**, Diesellok, H0, 2048 011 ÖBB, rot, Ep. V, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31575**, Diesellok, H0, 212 100 DB, verkehrsrot, Ep. V, DC/AC



479,00 € UVP \*)

## NEUHEIT KG 230 B



### Vorbild

In der Leistungsklasse einer Köf III bot Deutz ab 1962 die zweiachsige dieselhydraulische KG 230 B an. KG steht dabei für Kleinlok mit Gelenkwellenantrieb, 230 für die Leistung in PS und B für die Achsfolge. Der hauseigene luftgekühlte Zwölfzylindermotor A12L714 leistete 230 PS bei 2000 1/min. Die sieben für explosionsensible Werke gebauten KG 230 trugen abweichend einen wassergekühlten Sechszylinderdieselmotor. Die Getriebe der meisten Lokomotiven wurden zugunsten der Zugkraft auf eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 20 und 30 km/h eingestellt. Je nach Gleislage ließen die Besteller im Rahmenbereich zusätzliches Metall unterbringen, sodass die Loks mit einem Gewicht von 26 bis 36 t geordert werden konnten. Die beiden Loks der Bayernhafen AG, die BEHALA-Loks besaßen sogar Mehrfachsteuerungseinrichtungen. Trotz des mittlerweile fortgeschrittenen Alters tragen viele der heute noch im Einsatz befindlichen Zweiachser noch ihren ursprünglichen Motor. Da die meisten Betriebe nur wenige Triebfahrzeuge besaßen, hielt man sie technisch in ordentlichem Zustand, da auf sie ja nicht verzichtet werden konnte.

Die Liste der Eigentümer liest sich wie ein Who-is-who der europäischen Groß-Industrie: BP, VTG, Thyssen-Krupp, Mannesmann, Feldmühle AG, Rheinpreußen, um nur einige zu nennen. Die bekannte Privatbahn HVLE lackierte ihre KG 275 sogar in den bekannten Firmenfarben. Auch für die Hafen-Logistik beispielsweise bei Luxport in Wasserbillig setzte man auf die Standfestigkeit und Zugkraft der luftgekühlten Zweiachser. Die große Qualität der Konstruktion zeigt sich daran, dass die Loks bei fehlendem Bedarf nicht etwa verschrottet, sondern weiterverkauft werden.

### Modell

- Rahmen und Vorbauten aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter an der Stirnseite des langen Vorbaus
- Fein detaillierter mehrfarbig ausgeführter Führerstand
- Zahlreiche Details am Chassis separat angesetzt
- Separat angesetzte und teilweise durchbrochene Trittstufen
- Freistehende Griffstangen
- Federpuffer
- Eingesetzte Lokführerfigur
- Höhenverstellbare digitale Rangier-Kupplung für alle Bügelkupplungen
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- Antrieb auf beide Achsen, ein Haftreifen
- LokSound-5-Decoder für DCC-, Motorola@-, M4 und Selectrix@-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus@-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Raucherzeuger synchron zum LokSound
- Digitalisierte Originalgeräusche einer Lok mit luftgekühltem 12-Zylinder-Deutz-Motor A12 L 714 beziehungsweise einer wassergekühlten Lok mit BA6M-716-Deutz-Dieselmotor
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung, 31431 und 31439 mit Blinklicht
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Fahrgestell-Beleuchtung
- Länge über Puffer = 92,3 mm

31431, Diesellok, H0, ThyssenKrupp, blau, Ep. V, DC/AC



NEUHEIT 2025

379,00 € UVP \*)

31436, Diesellok, H0, Lok 1 HVLE, orange, Ep. VI, DC/AC



NEUHEIT 2025

379,00 € UVP \*)

31439, Diesellok, H0, 26 Mannesmann, gelb, Ep. IV, DC/AC



NEUHEIT 2025

379,00 € UVP \*)

31435, Diesellok, H0, 5 VTG, rot, Ep. V, DC/AC



NEUHEIT 2025

379,00 € UVP \*)

31438, Diesellok, H0, V19 BP, grün, Ep. V, DC/AC



NEUHEIT 2025

379,00 € UVP \*)

31446, Diesellok, H0, Portlux SA, rot, Ep. IV, DC/AC



NEUHEIT 2025

379,00 € UVP \*)

## V60



### Vorbild

Ab 1956 beschaffte die Deutsche Bundesbahn DB die dreiachsige Rangierlok V60, um den Verschiebe- dienst zu modernisieren.

Man entschied sich für einen Antrieb mit Kuppelstangen und Blindwelle. Mit einer Maximalgeschwin- digkeit von 60 km/h im Streckengang war die Lok genauso schnell wie die damals üblichen Durch- gangsgüterzüge. Der kohlegefeuerte Warmhalteofen (Dofa-Ofen) diente nur zum Warmhalten der abgestellten V60. Ab den 1990er-Jahren ersetzte die DB die Öfen durch mit Fremdstrom betriebene Warmhaltegeräte. DB-intern werden die Serienmaschinen in leichte und schwere Loks unterteilt. Äu- ßerlich unterscheiden sich beide Typen nicht. Die 54 t auf die Waage bringende schwere Ausführung besitzt einen stärker dimensionierten Rahmen als die nur 48 t wiegende leichten Loks. Mit Einführung der computergerechten Bezeichnungen im Jahre 1968 erhielten die leichten Loks die Baureihenummer 260, die schweren wurden als 261 geführt. Zunächst einheitlich in Purpurrot geliefert, machten die Dreikuppler die meisten Farbkonzepte der DB mit. 1975 lackierte man die erste Lok ihrer Baureihe in Ozeanblau-Beige, 1987 erschien die erste orientrote Maschine. Durch eine 1987 durchgeführte Um- zeichnung der Loks in die Baureihen 360 und 361 teilte die DB die Maschinen den Kleinloks zu und besetzte sie mit als Lokpersonal ausgebildeten Rangierern. Die mit Automatischer Kupplung (AK) und Funkfernsteuerung ausgerüsteten Maschinen erhielten die Bezeichnung 364 (leichte Bauart) und 365 (schwere Bauart).

Die BR 362 und 363 entstanden erst ab 1992 und bezeichnen Loks, die mit dem Caterpillar-Motor 3412 DI-TA anstatt des originalen Maybach GTO 6 / GTO 6A ausgerüstet wurden. Äußerst beliebt sind die betagten Dreiachser bei Museumsbahnen. Sie werden oft an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen verliehen, oder befördern wie V60 114 der Dampfbahn Fränkische Schweiz unermüdlich Fotogüterzüge oder Museumspersonenzüge.

### Modell

- LokSound-Decoder für DCC mit RailComPlus®, Motorola®, M4 und Selectrix
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus® oder mfx®-Funktionalität
- Universalelektronik mit Steckschleifer
- Neu entwickelter lastabhängiger Raucherzeuger synchron zum LokSound
- Doppellautsprecher mit großer Schallkapsel
- 31 Sonderfunktionen
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- Digital fernbedienbare Kupplung in NEM-Schacht
- Vorbildgetreue Spitzenbeleuchtung, Kabinen- und Führerpultbeleuchtung
- Fahrwerkbeleuchtung
- Gravierte Lichtleiter
- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter im langen Vorbau
- Robuste und dennoch filigrane Griffstangen aus Metall und Kunststoff
- Mehrfarbiger Führerstand mit Lokführerfigur
- Länge über Puffer = 121 mm

**31740**, Diesellok, H0, V60 826 DB, altrot, Ep. III, DC/AC



459,00 € UVP \*)

**31741**, Diesellok, H0, 260 610 DB, ozeanblau/beige, Ep. IV, DC/AC



459,00 € UVP \*)

**31742**, Diesellok, H0, 362 614 DB, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



459,00 € UVP \*)

**31743**, Diesellok, H0, V60 114 DB/DFS, altrot, Ep. VI, DC/AC



459,00 € UVP \*)

**31744**, Diesellok, H0, 261 652 DB, altrot, Ep. IV, DC/AC



459,00 € UVP \*)

**31423**, Diesellok, H0, Post Lok 5, rot, Ep. IV, DC/AC



459,00 € UVP \*)

## V200



### Vorbild

Die V200 war DAS Lok-Gesicht der Deutschen Bundesbahn (DB) in den 50er-Jahren. Keine andere Diesellok prägte das Bild der jungen DB so sehr, wie die lange Lok mit den charakteristischen Aluminium-Zierstreifen, die an den Stirnseiten zu einem stilisierten „V“ zuliefen. In den ab 1956 gebauten Serienloks kamen 1100 PS (bei 1500 U/min) starke 12-Zylindermotoren von Daimler-Benz (MB 820 Bb), MAN (12 V 18/21) oder Maybach (MD 650) zum Einsatz. Für die Zugheizung diente ein Dampfheizkessel von Hagenuk, der in der Lage war, einen Schnellzug mit zehn bis zwölf Wagen zu heizen.

Eine Besonderheit war die Ausrüstung aller V200.0 mit einer Vielfachsteuerung, die Doppeltraktionen und den Wendezugbetrieb ermöglichte. Mit Krauss-Maffei (V200 001 – 005, V200 026 – 086) und MaK (V200 006 bis 025) lieferten nur zwei Hersteller die 86 Lokomotiven an die DB. Die MaK-Loks unterschieden sich an der Front markant durch eine flachere Ausführung des „V“ von den Krauss-Maffei-Loks. Erstzuteilungen von Serienloks erhielten die Bahnbetriebswerke (Bw) Frankfurt-Griesheim (15 Stück), Hamburg-Altona (19), Hamm P (32) und Villingen/Schwarzwald (20). Bereits ab Werk erhielten V200 056 bis 086 statt des auffälligen Schriftzugs „Deutsche Bundesbahn“ einfache DB-Logos an den Seiten. Ab den frühen 1970er-Jahren entfernte man die Aluminium-Zierleisten und verpasste den Loks als Trennung zwischen roten und grauen Partien eine Zierlinie. Äußerliche Bauartunterschiede beschränkten sich weitgehend auf Details an den Stirnseiten und der Drehgestell-Federung.

Nachdem die DB die 220 schon ab 1978 abstellte, bot sie die teilweise gerade einmal 20 Jahre alten Loks ausländischen Bahnen zum Kauf an. Insgesamt 30 Loks fanden Abnehmer in Italien, Frankreich (Algerien) und Spanien. Spektakulär waren die Einsätze von insgesamt 19 Loks, die zur Behebung eines Lokmangels an die Dänische Staatsbahnen DSB verliehen wurden. So rollten 220 076 und auch die ozeanblau-beige 220 060 ab 1981 als Leihloks im nördlichen Nachbarland.

### Modell

- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter im Dachbereich, flaches MaK-„V“ an den Stirnseiten
- Mehrfarbiger Führerstand mit Lokführerfigur
- Vorbildgerecht teilweiser Durchblick durch den Maschinenraum
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Kupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Fünfpoliger ESU-Motor mit zwei Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf drei Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound-Decoder für DCC-, Motorola®, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Doppellautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiter-Betrieb
- 2 Raucherzeuger, synchron zum LokSound
- Digitalisierte Originalgeräusche einer Lok mit V200 mit Maybach-Dieselmotoren MD 650
- Sensorgesteuerte Geräusche bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand-, Führerpult- und Maschinenraumbeleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers, Pufferträgerzurüstteile und 2. Kupplung liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 209,7 mm

**31082**, Diesellok, H0, 220 053 Brohltalbahnhof, Reuschling grün, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31750**, Diesellok, H0, 220 076 DB, altrot, Ep. IV, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31751**, Diesellok, H0, 220 060 DB, ozeanblau/beige, Ep. IV, DC/AC



479,00 € UVP \*)

## V160



### Vorbild

Das DB-Diesellok-Typenprogramm der 1950er-Jahre wies zwischen der 1100 PS starken V100 und der zweimotorigen V200 eine Lücke auf, die die Bundesbahn ab 1960 mit der einmotorigen V160 füllte. Um die angestrebte maximale Achslast von nur 18,5 t zu erreichen, war konsequenter Leichtbau nötig. Neun der insgesamt zehn wegen der auffälligen Rundung der Stirnseiten nach der italienischen Filmschauspielerin Gina Lollobrigida liebevoll als Lollo bezeichneten Vorserien-Maschinen wurden ab August 1960 an die DB übergeben.

Die ab 1964 in Serie gebauten V160 besaßen dann einen durchgehenden Rahmen und prägen seither das Bild der DB-Streckendieselloks. Als Fahrmotor wählte man den Daimler-Benz-Typ MB 839 Bb (später MTU MB16 V 652 TB). Das 1900 PS starke Sechzehn-Zylinder-Aggregat wies Turbolader und Ladeluftkühlung auf und beschleunigte die V160 auf 120 km/h. Da die Bundesbahn die Notwendigkeit einer Ausrüstung aller V160 mit Mehrfachtraktions- und Wendezugsteuerung nicht sah, wurden diese Einrichtungen nur in V160 026-035, 083-104, 130-169 und 185-199 eingebaut. Ihre ESU-Modelle dürfen Sie also beruhigt mit Wendezug über die Anlage schicken. Die V160 erwiesen sich vom Start weg als sehr zuverlässig und kamen vor Güter-, Personen- und sogar Schnellzügen zum Einsatz. Dabei mutete man den Vierachsern gerne auch die Beförderung von Personenzügen zu, für die die stärkere und schnellere V200 gedacht war.

Im Güterverkehr mussten sich die Loks beispielsweise als Ersatz für ausgefallene Dampf-44 beweisen. Als 1977 die letzten der schweren Fünfkuppler bei der DB ausschieden und gleichzeitig neue 218 geliefert wurden, stockte man den Bestand der 216 im Ruhrgebiet auf und setzte die Loks verstärkt im Güterverkehr ein. 216 068 gelangte über mehrere Stationen ins Aw Bremen, wo sie 2004 einen neuen Dieselmotor des Typs Caterpillar 3516 erhielt. Bei Baulogistiker Wiebe führt man sie als Lok 11 (Artikel-Nummer 31003), schrieb aber die eigentlich falsche Betriebsnummer 216 012 an. Die Lok kommt bundesweit zum Einsatz

### Modell

- Neu konstruierter Rahmen und Gehäuse
- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter im Dach, geätzte Laufgitter
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden mit echten Stahlfedern
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Gefederte Puffer
- Kupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Fünfpoliger ESU-Motor mit zwei Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schneckengetriebe auf drei Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola®, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbstständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Raucherzeuger synchron zum Loksound
- Digitalisierte Originalgeräusche einer 216
- Sensorgesteuerte Kurvengeräusche bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand und Führerpultbeleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers und eine zweite Kupplung liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 184 mm

**31001**, Diesellok, H0, 216 100 DB, ozeanblau/beige, Ep. IV, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31003**, Diesellok, H0, 216 012 Wiebe, gelb, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP \*)

## BR 218



### Vorbild

Die Baureihe 218 bildet den Höhepunkt der Entwicklung der DB-Diesellokfamilie V160, zu der auch die Loks der Reihen V160 (später 216), 215, 217 und 210 sowie das Einzelstück 219 001 gehören. Die ersten Serienloks der V160 wurden ab 1964 dem Betrieb übergeben. Da sich bereits abzeichnete, dass die V160 mit ihrer Leistung von 1900 PS, einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und des zur Heizung von Personenzügen eingebauten Dampfheizkessels oft bis an die Grenzen der Leistungsfähigkeit gefordert wurde, erprobte die DB mit diversen Lokomotivfabriken Konzepte zur Leistungssteigerung.

Den stärkeren Loks gemein war die 40 cm größere Gesamtlänge, durch die man Raum für einen Generator schuf. Parallel zur noch mit Dampfheizung ausgerüsteten Baureihe 215 entwickelte man die Baureihe 218, deren 1. und ein Teil der 2. Serie zunächst den gleichen Motor wie die 215 besaß, aber bereits ab Werk mit einem Generator für die elektrische Beheizung der Reisezüge ausgestattet war. 44 Loks der zweiten Serie erhielten den auf eine Leistung von 2800 PS eingestellten Dieselmotor MTU MA 12 V 956 TB11. Die ab 1971 gefertigten 398 Serienexemplare der 140 km/h schnellen 218 kommen auf allen nichtelektrifizierten Strecken der ehemaligen DB vor Reise- und Güterzügen zum Einsatz. Die verkehrsblaue 218 055 der Press wurde als DB-Lok 218 458 gebaut. Die derzeit fünf betriebsfähigen 218 der in Jöhstadt ansässigen Privatbahn nehmen alle Züge an den Haken, die gerade zur Beförderung anstehen. Von bunten Silberlingen über Doppelstock- und IC-Garnituren, Kesselwagen-Ganzzügen oder gemischten Güterzügen lassen die stets gepflegten Vierachser keinen Zug stehen. Noch zu DB-Zeiten hatte 218 055 einen neuen Dieselmotor MTU 16 V 4000 R erhalten.

Eine weitere bestens gepflegte 218 stellt die 218 396 der Brohltalbahn dar. Die in den schicken Unternehmensfarben der Bahngesellschaft lackierte 218 wird von einem MTU-TB11-Motor befeuert, der sich akustisch stark vom Motor der Press-Lok unterscheidet.

### Modell

- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter im Dach, geätzte Laufgitter
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden mit echten Stahlfedern
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Gefederte Puffer
- Kupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Fünfpoliger ESU-Motor mit zwei Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schneckengetriebe auf drei Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola®, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbstständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Raucherzeuger synchron zum Loksound
- Digitalisierte Originalgeräusche einer 218
- Sensorgesteuerte Kurvengeräusche bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand und Führerpultbeleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers und eine zweite Kupplung liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 188,5 mm

**31008**, Diesellok, H0, 218 396 Brohltalbahnhof, beige/grün, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31009**, Diesellok, H0, 218 055 Press, blau, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31010**, Diesellok, H0, 218 309 DB, altrot, Ep. IV, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31011**, Diesellok, H0, 218 320 DB, ozeanblau/beige, Ep. IV, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31017**, Diesellok, H0, 218 414 DB, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP \*)

## G1000BB



### Vorbild

Zu Beginn der 2000er-Jahre bestellte die Österreichische Bundesbahn ÖBB bei der Maschinenbau Kiel MaK 90 Rangierloks der Baureihe 2070. Der 12-Zylinder-Dieselmotor von Caterpillar leistet 738 kW bei 2100 1/min. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Diese bei MaK als Typ G 800 BB bezeichneten Loks stellen die Basis des 4. Typenprogramms des Herstellers dar. Der Lokbau in Kiel wurde von Vossloh übernommen und weiter entwickelt. Als leistungsstärkere Version der G800 kam auf demselben Fahrwerk die mit einem MTU-Achtzylinder-Dieselmotor 8V4000 ausgestattete G1000 auf den Markt. Die 1100 kW starke (bei 1860 1/min) und 100 km/h schnelle Lok kann für Achslasten von 18 bis 20 t und mit Länderpaketen für Rechts- und Linksverkehr geordert werden. Zwischen 2002 und 2016 lieferte Vossloh 103 Exemplare an Bahnen in Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg und in der Schweiz aus. Auch die Deutsche Bahn interessierte sich für die Vierachser und mietete Loks diverser Vermieter über mehrere Jahre an. Dabei erbrachten die Loks zuverlässig Leistungen im Güterverkehr in nahezu allen Bundesländern. Die Lokomotiven kommen im schweren Rangierdienst, aber auch vor Nahgüterzügen zum Einsatz. Die Luxemburgische Staatsbahn CFL Cargo beschaffte 2004 sechs Exemplare des Vierachsers.

### Modell

- Höhenverstellbare Digitalkupplung für Bügelkupplungen und Märklin®-Kurzkupplung
- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter in den Vorbauten
- Aufwendig detaillierter Führerstand
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden
- Separat angesetzte Griffstangen
- Durchbrochene Trittstufen
- Länderspezifische Anordnung der Fahrpulte und Auspuffanlagen
- Fünfpoliger Motor mit zwei Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schneckengetriebe auf alle Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola®, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbstständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittel-leiterbetrieb
- Digitalisierte Originalgeräusche einer Vossloh G1000 BB
- Sensorgesteuerte Kurvengeräusche bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung, ECR-Lok mit Fernlicht
- Schaltbare Trittstufenbeleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 161 mm

**31300**, Diesellok, H0, 500 1578 MRCE, schwarz, Ep. VI, DC/AC



459,00 € UVP \*)

**31301**, Diesellok, H0, DH 708 RheinCargo, silber, Ep. VI, DC/AC



459,00 € UVP \*)

**31302**, Diesellok, H0, DH 49 HGK, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



459,00 € UVP \*)

**31303**, Diesellok, H0, 1271 026-7 Northrail, orange, Ep. VI, DC/AC



459,00 € UVP \*)

**31304**, Diesellok, H0, FB 1487 ECR, hellgrau, Ep. VI, DC/AC



459,00 € UVP \*)

## Class 66/77



### Vorbild

Ab 2001 bot die amerikanische Electro-Motive Division (EMD) mit der bereits in Großbritannien erprobten Class 66 den Kontinentaleuropäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vergleichsweise preisgünstige Strecken-Dieselloks für schwere Güterzüge an. Die als JT 42 CWR bezeichneten Sechschacher basieren auf der einfach aufgebauten und sehr zuverlässigen amerikanischen SD40-2. Als erste Bahngesellschaft setzte ab 1999 die Häfen und Güterverkehr Köln AG HGK zwei der dieselelektrisch angetriebenen Class 66 ein. Seit 2006 fährt mit der modifizierten JT 42 CWR M eine zweite Bauserie der Class 66, die vielfach auch als Class 77 bezeichnet wird. Der äußerlich markanteste Unterschied zur ersten Serie ist die einzelne, auf der linken Lokseite eingebaute Tür zum Maschinenraum. Class 66/77 findet man heute auch in Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Dänemark, Norwegen und England. Es wurden insgesamt etwa 650 Loks an europäische Kunden ausgeliefert. Die langgestreckte, dem kleinen englischen Lichttraumprofil angepasste Silhouette, der kantige Aufbau und das Fahrwerk mit den massiven Drehgestellen und der wilden Leitungsführung machen die Class 66 unverwechselbar. Der GM-Zwölfzylinder-Zweitaktmotor 12N-710G3B-EC entwickelt eine Leistung von 3194 PS (2350 kW) Die Anfahrzugkraft beträgt 409 kN, die Dauerzugkraft 260 kN. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h können die Class 66 selbst auf Hauptstrecken mit anderen Zügen mithalten. Trotz des hohen Lärmpegels auf dem Führerstand haben sich die Loks unter Lokführern einen guten Ruf erarbeitet, wenn es darum geht, schwere Züge auch auf schlüpfrigen Schienen vom Fleck zu bekommen. In Deutschland sind auch zahlreiche Loks anderer europäischer Privatbahnen beziehungsweise Leasingnehmern unterwegs. Um die Rangierlok einzusparen, bleiben die Loks zumeist vom Anschlussgleis des Absenders bis zum Zielort des Zuges vorgespannt, wobei in Kauf genommen wird, dass die Loks auch unter Fahrdraht unterwegs sind.

### Modell

- Aufbau, Rahmen und Getriebekästen aus Metall
- Durchbrochene Lüfter im Dachbereich
- Mehrfarbiger Führerstand mit Lokführerfigur
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Kupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Fünfpoliger ESU-Motor mit zwei Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf vier Achsen, vier Haftreifen
- LokSound-Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Doppellautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Lastabhängiger Raucherzeuger, synchron zum LokSound
- Digitalisierte Originalgeräusche
- Sensorgesteuerte Geräusche bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, länderspezifische Lichtfunktionen, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung schaltbar
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers, Pufferträger-Zurüstteile sowie eine zweite Kupplung liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 247 mm

**31277**, Diesellok, H0, Cargo Net 66402, dunkelgrau, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31283**, Diesellok, H0, Lineas 513-10, dunkelblau/türkis, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31284**, Diesellok, H0, Hectorrail T66 713, grau/orange, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31289**, Diesellok, H0, 66587 ONE, pink, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31360**, Diesellok, H0, 266 442 MEG, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31362**, Diesellok, H0, DE 672 HGK, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31363**, Diesellok, H0, DE 6301 Crossrail, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP \*)

**31364**, Diesellok, H0, 6602 Rail4Chem, grau/gelb, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP \*)



## n-Wagen »Silberling«



### Vorbild

Für den Einsatz im Nahverkehr aber auch zur Verstärkung von Schnellzügen beschaffte die Deutsche Bundesbahn DB zwischen 1959 und 1977 insgesamt mehr als 4800 Wagen in drei Grundrissformen: Reine 2. Klasse, 1. und 2. Klasse sowie Steuerwagen mit Gepäck- und 2.-Klasse-Großräumen. Der Wagenfamilie wurde der Gattungs-Buchstabe „n“ zugewiesen. Ein Prototypwagen besaß die für den Spitznamen „Silberlinge“ verantwortliche, nicht lackierte Außenhaut mit gebürstetem Pfauenaugenmuster. Der Verzicht auf eine Lackierung reduzierte das Gewicht um etwa zwei Tonnen. Die ersten Steuerwagen besaßen am Führerstandsende eine Übergangsmöglichkeit zum nächsten Wagen, weshalb der Lokführer rechts des Ganges in einem zugigen kleinen Räumchen („Hasenkasten“) saß, das verschlossen wurde, wenn der Wagen in Zugmitte lief. Ab 1972 rüstete die DB zahlreiche Hasenkästen mit neuen, die komplette Wagenbreite einnehmenden Führerständen aus. Nach dem Herstellerwerk des Prototyps nennt man die Kopfform „Karlsruher Kopf“.

Um den Nahverkehr attraktiver zu gestalten, ließ die DB ab 1984 mehrere Garnituren innen modernisieren und außen in Kieselgrau-Orange lackieren und setzte sie mit passender 218 unter dem Produktnamen City-Bahn beispielsweise zwischen Köln und Gummersbach ein. Bei mehreren 1./2.-Klasse-Wagen änderte man die Innenraum-Aufteilung und installierte in Wagenmitte einen Café-Bereich. Der Erfolg des Produkts bewog die DB, ab 1990 weitere Wagen durch neu bezogene Sitze, geänderte Gepäckablagen und eine neue Außenlackierung zu modernisieren. Es entstand eine Vielzahl unterschiedlicher Varianten der als Re-Design-Wagen bezeichneten Typen. Das Ausbesserungswerk Wittenberge modernisierte auch Steuerwagen und stattete diese mit einer neuen Kopfform aus. Mehr als 60 Jahre nach Indienststellung der ersten Serienwagen, fahren noch einige Garnituren als Ersatzzüge. Etliche Fahrzeuge verkaufte die DB auch an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen wie Train Rental GmbH TRI oder die Gesellschaft für Fahrzeugtechnik GfF, die die DB-Klassiker mit eleganten neuen Lackierungen einsetzt.

### Modell

- Maßstäbliche H0-Modelle der n-Wagen Silberling
- Mehrfarbige Inneneinrichtung
- Separat eingesetzte Sitzbänke
- Steuerwagen mit separat schaltbarer Stirn-, Führerstand-, Gepäckraum- und Fahrgastraumbeleuchtung. Fernlicht beim Wittenberger Steuerwagen
- Gefederte Faltenbälge
- Freistehende Griffstangen
- Trittstufen an den Wagenenden und an den Einstiegen als durchbrochene Ätzteile
- Nachbildung der Wellenradscheiben bei silbernen und City-Bahn-Wagen, Nachbildung der glatten Scheibenräder bei verkehrsroten und türkisen Wagen
- Mehrteilige Drehgestelle mit Nachbildung der Klotz- oder Scheibenbremsanlage
- Achslagerbleche und Halbachsen für reibungsfreie Achtpunkt-Stromabnahme
- Einfache Nachrüstung der Sitzwagen mit einer ESU-Innenbeleuchtung
- Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- Optionaler AC-Radsatz unter der Art.-Nr. 41200 erhältlich
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 303 mm

**36067**, n-Wagen, H0, Bnrz 451.4, 80 22-34 240-8, 2. Kl, GfF Ep. VI, blau-weiß, DC



74,90 € UVP \*)

**36068**, n-Wagen, H0, Bnrz 450.3, 80 22-35 706-7, 2. Kl, GfF Ep. VI, blau-weiß, DC



74,90 € UVP \*)

**36069**, n-Wagen, H0, AB nrz 418.4, 80 31-34 359-5, 1./2. Kl, GfF Ep. VI, blau-weiß, DC



74,90 € UVP \*)

**36070**, n-Wagen, H0, Bnrz 483.1, 80 80-35 163-0, Steuerwagen, GfF Ep. VI, blau-weiß, DC



134,90 € UVP \*)

**36519**, n-Wagen, H0, B4nb-59, 42727 Esn, 2. Kl, DB Ep. III, silber, Pfauenauge, Rahmen schwarz, Dach silber, DC



74,90 € UVP \*)

**36483**, n-Wagen, H0, Bnrz 725, 22-34 106-1, 2. Kl, DB Ep. IV, silber, Pfauenauge, Rahmen ozeanblau, Dach umbragrau, DC



74,90 € UVP \*)

**36477**, n-Wagen, H0, Bnrzb778.1, 22-34 021-2, 2. Kl., DB Ep. IV, orange, lichtgrau, DC



74,90 € UVP \*)

**36478**, n-Wagen, H0, Bnrzb778.1, 22-34 004-8, 2. Kl., DB Ep. IV, orange, lichtgrau, DC



74,90 € UVP \*)

**36481**, n-Wagen, H0, ABnrzb772.2, 31-34 021-1, Café, DB Ep. IV, orange, lichtgrau, DC



74,90 € UVP \*)

**36482**, n-Wagen, H0, BDnrzf784.1, 82-34 265-2, Steuerwagen, DB Ep. IV, orange, lichtgrau, DC



134,90 € UVP \*)

**36510**, n-Wagen, H0, Bnrz 451.4, 22-34-112-9, 2. Kl., DB Ep. VI, lichtgrau/gelb/grau, DC



74,90 € UVP \*)

**36511**, n-Wagen, H0, Bnrz 450.3, 22-35 927-9, 2. Kl., DB Ep. VI, lichtgrau/gelb/grau, DC



74,90 € UVP \*)

**36512**, n-Wagen, H0, AB nrz 418.4, 31-34 074-0, 1./2. Kl, DB Ep. VI, lichtgrau/gelb/grau, DC



74,90 € UVP \*)

**36513**, n-Wagen, H0, Bnrdfz 483.1, 80-35 188-7, Steuerwagen, DB Ep. VI, lichtgrau/gelb/grau, DC



134,90 € UVP \*)

**36514**, n-Wagen, H0, Bnrz 446, 22-34 311-7, 2. Kl, DB Ep. V/VI, verkehrsrot, DC



74,90 € UVP \*)

**36515**, n-Wagen, H0, Bnrz 450.3, 22-35 932-9, 2. Kl, DB Ep. V/VI, verkehrsrot, DC



74,90 € UVP \*)

**36516**, n-Wagen, H0, AB nrz 418.4, 31-34 264-7, 1./2. Kl, DB Ep. V/VI, verkehrsrot, DC



74,90 € UVP \*)

**36517**, n-Wagen, H0, Bnrdfz 483.1, 80-35 193-7, Steuerwagen, DB Ep. V/VI, verkehrsrot, DC



134,90 € UVP \*)

## Universal-Kurzkupplung

19,95 € UVP \*)



Die ESU Universal-Kurzkupplung passt in jeden NEM-Schacht und ist die perfekte Ergänzung zu unseren Rangierloks aus der ESU Engineering Edition: Sie kuppeln problemlos ein und aus und sind darüber hinaus kompatibel zu allen gängigen Bügelkupplungen sowie der Roco® Universalkupplung und der Märklin® Kurzkupplung.

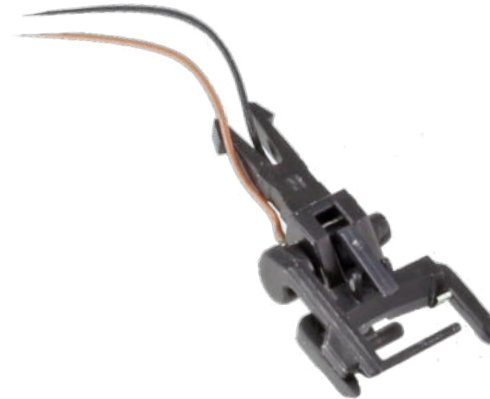
Während der robuste Kupplungsbügel aus Zinkdruckguss besteht, ist die gesamte Kupplung dennoch sehr filigran ausgeführt.

Wir liefern die Kurzkupplung im 10er Set.

**41000**, Universalkupplung, Bügelkupplung EEE, Waggons H0, 10er Set

## Stromführende Kupplung

19,95 € UVP \*)



Mit unserer neuen stromführenden Kurzkupplung können Sie zuverlässig Strom von einem Wagen in den anderen übertragen, ohne in jedem Waggon separate Stromschleifer oder gar Mittelschleifer installieren zu müssen. So vermeiden Sie unnötigen Reibungswiderstand.

Die Kupplung ist zweipolig ausgeführt, so dass problemlos der Strom für die Innenbeleuchtung oder Rücklichter Ihrer Waggons übertragen werden kann. Aber auch ein Lautsprecher kann mit unserer Kupplung beispielsweise in einem Geisterwagen installiert und vom in der Lok befindlichen LokSound Decoder gespeist werden. Die Federkontakte können mit bis zu 1A belastet werden.

Die mechanische (Kurz)-Kupplung erfolgt über einen herkömmlichen Bügel und sorgt für eine zuverlässige Verbindung der Waggons untereinander.

Die Kupplung kann in jeden NEM 362-Normkupplungsschacht eingesteckt werden. Die beiden bereits montierten, superflexiblen Anschlusslitzen sorgen für eine optimale Beweglichkeit von Drehstellen und Kupplungskinematik.

Die Kupplung wird in einer 2 Stück Packung geliefert.

**41001**, Stromführende Kupplung 2-polig für NEM-Kupplung. Zwei Stück Packung

# Automatische, elektromagnetische Kupplung

25,95 € UVP \*)



Die von den Lokomotiven der ESU Engineering Edition seit Ende 2021 bekannte, vielfach optimierte elektromagnetische Digitalkupplung ist nun auch separat zur Nachrüstung von Fahrzeugen mit NEM-Schacht verfügbar.

Dank der integrierten Höhenverstellung lässt sich die Kupplung einfach an das zur Nachrüstung vorge-sehene Triebfahrzeug anpassen. Zwei hochflexible Kabel mit zweipoligem Stecker (passend für einige ESU Lokomotiven) sind bereits an der Kupplung angelötet.

Die Kupplung kuppelt und entkuppelt alle am Markt üblichen Bügelkupplungen (auch aus magneti-schem Material), der ESU- und Roco®-Universalkupplung sowie der Märklin®-Kurzkupplung.

Zur Ansteuerung wird ein ESU LokSound 5 oder LokPilot 5 dringend empfohlen, da diese über den passenden Ansteuermodus verfügen.

**41002**, Automatische, elektromagnetische Digitalkupplung, verstellbar, mit Kabel 2-pol RM1.0mm, Kabellänge 25mm

# Premium-Lokliege

24,95 € UVP \*)



Die ESU Premium-Lokliege ist das ideale Werkzeug zur Wartung und Pflege Ihrer Lokomotiven. Zum perfekten Arbeiten sind zwei Einbuchtungen vorhanden: Die Lok kann kopfüber eingeklemmt werden, um bequem den Unterboden der Lok erreichen zu können. In der klassischen Schrägablage können Sie bequem die Seitenwände der Lok erreichen oder die Lok nahezu senkrecht aufstellen, um gut das Innenleben der Lok erreichen zu können.

Die Premium-Lokliege besteht aus einem weichen, feinporigen Schaumstoff mit hoher Rückstellkraft. Dadurch können sich Kleinteile wie Griffstangen, Antennen oder Stromabnehmer nicht verhaken und reduzieren so die Möglichkeit von Beschädigungen auf ein Minimum. Das Material ist beständig gegen Öl, Fett und andere Reinigungsmittel.

Zur sicheren Ablage von Kleinteilen und Schrauben ist eine magnetische Ablagevertiefung auf gesamter Länge vorhanden.

Die Premium-Lokliege ist 328mm lang und anreihbar, so dass auch längere Lokliegen für die Wartung von Triebwagen entstehen können.

**41010**, Lokliege, Wartungsliege 33cm aus Spezialschaum, für N, TT und H0, mit Magnetstreifen für Kleinteilefixierung, anreihbar

## Rauchdestillat

10,95 € UVP \*)



Unser Dampf-Rauchdestillat wurde speziell für den Einsatz in unseren Diesel- und Dampflok-Modellen der ESU Engineering Edition entwickelt. Es produziert einen realistisch dichten, weißen Dampf und verdampft rückstandsfrei, ohne die sonst üblichen Spuren im Raucherzeuger, auf Lok-, und Gebäudedächern oder Anlagenflächen. Es ist zudem mit Alkohol leicht abzuwischen und greift die Lackierung oder Alterung Ihrer Modelle nicht an.

Obwohl ursprünglich für unsere eigenen Modelle gedacht, kann es mit allen bekannten Dampferzeugern verwendet werden, auch in Schiffsmodellen oder Modellhäusern.

**51990**, Dampf-Rauchdestillat, 125 ml Flasche

## Scheibenradsatz AC

9,49 € UVP \*)



Unsere Pullman Eilzugwagen und n-Wagen »Silberling« werden ab Werk mit Gleichstromradsätzen ausgeliefert. Für einen reibungslosen Betrieb auf Mitteleitergleisen (z.B. Märklin® C-Gleis) empfehlen wir Ihnen, unseren neuen Scheibenradsatz AC zu verwenden: Dank angepasster Spurweite und Achskranzhöhe werden Ihre Pullman Wagen sanft auch über enge Weichenstraßen gleiten.

Die Scheibenradsätze werden in einer 4 Stück Packung geliefert.

**41200**, Scheibenradsatz AC für Spitzenlagerung, Personenzugwagen, Durchmesser 10,8 mm, Achslänge 23,1mm. 4 Stück Packung

**41201**, Scheibenradsatz AC für Spitzenlagerung, Güterzugwagen, Durchmesser 10,8 mm, Achslänge 22,0mm. 4 Stück Packung





## Benelux / Frankreich

Train Service Danckaert bv/srl  
Hamiltonpark 14  
BE-8000 BRUGGE  
Phone +32 (486) 982 857  
contact@tsdbvba.be  
[www.loksound.be](http://www.loksound.be) / [www.loksound.nl](http://www.loksound.nl)

## Großbritannien

Rapido Trains UK  
Unit 5 Clinton Business Centre  
Lodge Road  
GB-TN12 0QF STAPLEHURST, KENT  
[www.esuuk.co.uk](http://www.esuuk.co.uk)

## Italien

Esemme S.R.L. - Modellismo  
Via Fiuggi N.2  
IT-20159 MILANO  
Phone +39 (27) 38 41 51  
info@esemmemodel.com  
[www.esemmemodel.com](http://www.esemmemodel.com)

## Schweiz

Arwico AG  
Brühlstrasse 10  
CH-4107 ETTINGEN  
Phone +41 (61) 7 22 12 22  
sekretariat@arwico.ch  
[www.arwico.ch](http://www.arwico.ch)

ESU electronic solutions ulm GmbH & Co. KG  
Edisonallee 29  
D-89231 Neu-Ulm  
Deutschland  
Tel.: +49 (0) 731 - 18 47 80  
Fax.: +49 (0) 731 - 18 47 82 99  
info@esu.eu

[www.esu.eu](http://www.esu.eu)

## USA & Kanada

ESU LLC  
3625 Betty Dr Suite A  
Colorado Springs, CO 80917  
USA  
Phone +1 (720) 303-3980  
info@loksound.com

Ihr Modellbahnfachhändler

»mfX« ist eine eingetragene Marke der Firma Gebrüder Märklin & Cie. GmbH  
»märklin« ist eine eingetragene Marke der Firma Gebrüder Märklin & Cie. GmbH  
»SELECTRIX« ist eine eingetragene Marke der Firma Märklin Holding GmbH

Copyright 2025 by ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Änderungen, Liefermöglichkeiten und alle Rechte vorbehalten. Elektrische und Mechanische Maßangaben sowie Abbildungen ohne Gewähr. LokSound Produkte sind im Fachhandel erhältlich. »LokSound«, »LokPilot«, »ECO5«, »ESU Navigator«, »ECOControl Radio«, »SwitchPilot« ist ein eingetragenes Warenzeichen der ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Motorola ist ein eingetragenes Warenzeichen der Motorola Inc., Tempe-Phoenix, USA. Alle anderen genannten und gezeigten Marken oder Warenzeichen sind eingetragene Marken oder eingetragene Warenzeichen ihrer jeweiligen Eigentümer und ggf. nicht gesondert gekennzeichnet. Aus dem Fehlen der Kennzeichnung kann nicht geschlossen werden, dass es sich bei einem Begriff oder einem Bild nicht um eine eingetragene Marke oder ein eingetragenes Warenzeichen handelt.

Copyright 2025 by ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Products and all specifications are subject to change without notice. All rights reserved worldwide. »LokSound« is a registered trademark of ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Märklin is a registered trademark of Gebr. Märklin & Cie GmbH, Göppingen. Motorola is a registered trademark of Motorola Inc., Tempe-Phoenix, USA. Other trademarks are the property of their owners.

