



# NEUHEITEN 2016

LOKS UND WAGEN IN SPUR 0, H0 UND N





## SO MACHT TRADITION BESONDERS VIEL FREUDE

65 JAHRE BRAWA AUF DER  
INTERNATIONALEN SPIELWARENMESSE

Willkommen zum BRAWA Neuheitenprospekt, das in diesem Jahr mit einem ganz besonderen Jubiläum verbunden ist. 1952 präsentierte sich BRAWA erstmals als Aussteller auf der Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg – nun jährt sich diese schöne Tradition bereits zum 65. Mal.

Ebenfalls traditionell stellen wir Ihnen auch im diesjährigen Neuheitenprospekt wieder eine Vielzahl neuer Modelle mit liebevoll gestalteten Details vor, die für besonders viel Originaltreue auf Ihrer Modellbahnanlage sorgen. Auf 84 Seiten präsentieren wir Ihnen rund 200 neue Modelle in drei Spurgrößen – darunter auch Formneuheiten wie z. B. die Elektrotriebwagen der Baureihe 425 und die Personenwagen B3yg in Spur H0.

Zu unserem Messejubiläum bringen wir außerdem zahlreiche Sondermodelle in streng limitierter Auflage heraus. Ein besonderes Highlight sind dabei die Güterzuglok G 7.1 der DRG in H0 und die perfekt dazu passenden Kohletrichterwagen Otw der DRG im 10er-Set. Sowohl die Güterzuglok wie auch die Kohletrichterwagen werden einzeln von Hand patiniert und bieten damit ein Höchstmaß an originalgetreuem Fahrspaß.

Liebe zum Detail – wir wünschen viel Vergnügen beim Entdecken unserer schönsten Tradition!

*A. Braun*

**Günter Braun**  
Geschäftsführender  
Gesellschafter

*K. Braun*

**Katrin Braun**  
Geschäftsführende  
Gesellschafterin



**04 SPUR 0**  
04 Güterwagen



**70 SPUR N**  
68 Dieselloks  
70 Elloks  
71 Personenwagen  
71 Güterwagen



**08 SPUR H0**  
08 Dampfloks  
09 Elloks  
12 Dieselloks  
16 Triebwagen  
22 Personenwagen  
36 Güterwagen

**80 MESSEMODELLE**



**spielwarenmesse®**

1952 – 2016  
BRAWA auf der Internationalen Spielwarenmesse

1952



Artur Braun nimmt erstmals an der  
Spielwarenmesse Nürnberg teil

1955



Vorstellung der ersten Seilbahn  
für die Spurweite H0

1957



Wirtschaftsminister Ludwig Erhardt  
ist auf dem Messestand zu Gast

1963



Erster Messeauftritt unter der  
neuen Firmierung BRAWA



# DOPPELTER GRUND ZUM JUBELN

LIMITIERTE SONDEREDITION  
ZUM 65. BRAWA MESSEJUBILÄUM

In diesem Jahr ist BRAWA bereits zum 65. Mal als Aussteller auf der Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg vertreten. Zu diesem Messejubiläum bringt BRAWA die Güterzuglok G 7.1 der DRG sowie die perfekt dazu passenden Kohletrichterwagen Otw der DRG in einem 10er-Set als patinierte Modelle heraus. Jedes Modell wird einzeln und von professioneller Hand patiniert. Die mit Pinsel und Airbrush-Technik aufgetragenen Rost- und Schmutzstellen wirken

täuschend echt – für noch mehr Spaß an einer Modellbahn „wie aus dem wirklichen Leben“. Sowohl die Güterzuglok wie auch das Wagenset werden als limitierte Sonderedition ausschließlich auf der Internationalen Spielwarenmesse 2016 in Nürnberg angeboten. **Sprechen Sie also möglichst rasch Ihren BRAWA Fachhändler an und sichern Sie sich Ihr persönliches Exemplar!**



LIMITED  
PATINIERT  
WEATHERED  
EDITION



**Kohletrichterwagen Otw der DRG, 10er-Set**  
(im Fachhandel auch einzeln erhältlich)  
Betriebs-Nr. Mainz 111 / 242 / 316 / 489 / 550 / 673 /  
792 / 865 / 1001 / 1198

- Mehrteilige filigrane Achshalter
- Aufbau aus Zinkdruckguss
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Extra angesetzte Wagenkastenstützen
- Feinste Speichenräder aus Metall
- Einzeln und von professioneller Hand patiniert



LIEFERTERMIN: APRIL 2016



**Güterzuglok G 7.1 der DRG**  
Betriebs-Nr. 55 038

- Bei Varianten mit Sound und Rauch Aschekastenglühen
- Bewegliche Innensteuerung
- Kessel, Chassis, Tender und Gehäuse aus Zinkdruckguss
- Feinste Speichenräder aus Zinkdruckguss
- Rauchgenerator und Sounddecoder eingebaut bzw. für Einbau vorbereitet
- Epochengerechte Beleuchtung, mehrteilige Lampengehäuse
- Einzeln und von professioneller Hand patiniert
- uvm.

Best.-Nr. **40744** Analog Best.-Nr. **40745** Digital Best.-Nr. **40746** Digital Best.-Nr. **40747** Digital

LIEFERTERMIN: APRIL 2016



1970



Das Produktprogramm umfasst inzwischen rund 400 Produkte

1982



BRAWA setzt mit seinen Leuchten neue Standards für technische Perfektion

1993



BRAWA stellt mit der DR 119 die erste Diesellok in H0 vor

1996



Als erste Ellok in H0 bringt BRAWA ein Modell der Baureihe 242

1998



Mit der T3 in H0 bietet BRAWA erstmals eine Dampflokomotive

2013



Zum 65. Firmenjubiläum stellt BRAWA das erste Fahrzeug in Spur 0 vor

2016



BRAWA stellt zum 65. Mal seine Neuheiten auf der Spielwarenmesse vor



spielwarenmesse®



# EIN KLASSIKER DER TREIBSTOFFVERSORGUNG. MIT SUPER DETAILS.

## KESSELWAGEN 2-ACHSIG „ARAL“ DER DB

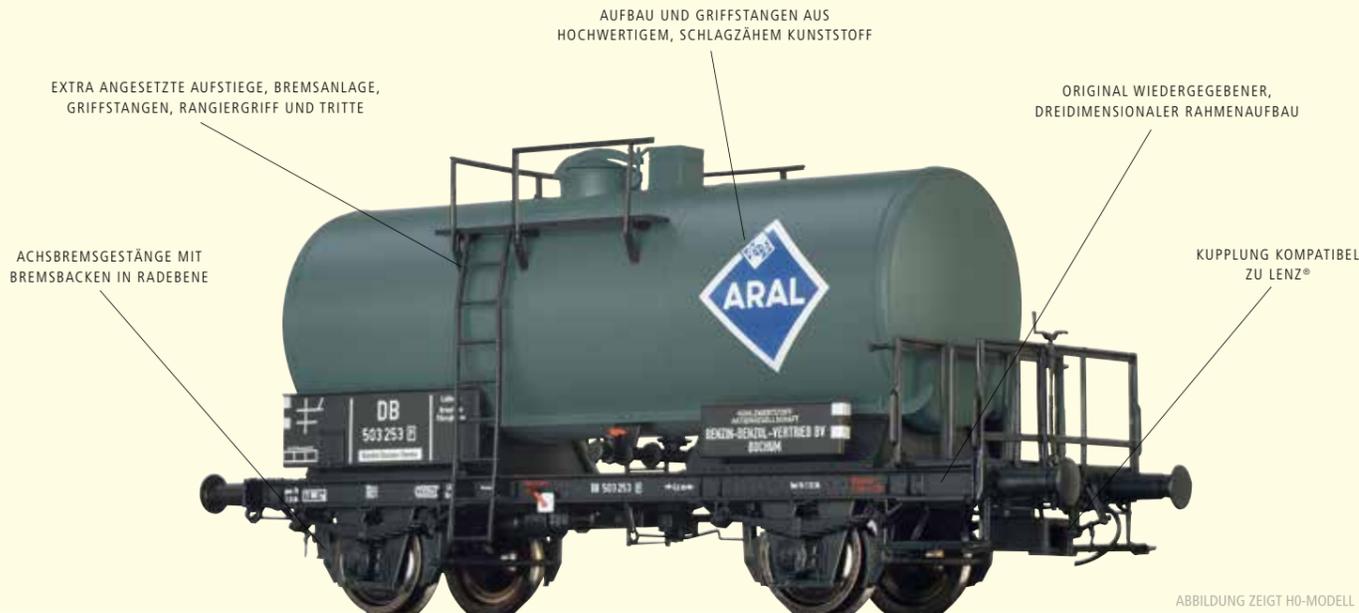


ABBILDUNG ZEIGT H0-MODELL

### Kesselwagen 2-achsig „Aral“ der DB Betriebs-Nr. 503 253 [P]



Mitte der 30er-Jahre führten die Fortschritte beim Leichtbau in schneller Abfolge zu neuen Generationen im Waggonbau. Die Einführung geschweißter Kessel ließ Gewichtseinsparungen zu, die einem erhöhten Ladegewicht zugutekamen. Infolgedessen wurde ab Ende der 30er-Jahre der Achsstand bei der klassischen zweiachsigen Kesselwagenkonstruktion von 4,00 m auf 4,50 m erhöht. Das Laufwerk entsprach der zur gleichen Zeit für die geschweißten DR-Wagen entwickelten Bauart und fiel durch seine langen Tragfedern auf, die auch bei höheren Geschwindigkeiten für einen ruhigen Lauf sorgten. Die so entstandene Konstruktion wurde bis 1943 in sehr großen Stückzahlen von vielen europäischen Waggonfabriken gebaut – allein MAN lieferte 2.250 Stück, obwohl das Unternehmen kein klassischer Kesselwagenhersteller war. Neben wenigen Privat-

einstellern wurden vor allem die Tarnfirmen des Deutschen Reiches im Rahmen der Kriegsvorbereitungen mit Lieferungen bedacht. Dazu zählten die „Wifo“ und diverse „Oelvereine“. Eindeutiger war der Einsteller da schon mit „Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven“ benannt – diese Wagen dienten der Treibstoffversorgung der U-Bootflotte. Insgesamt wurden von diesen Wagen mit Kesseln von 20 m<sup>3</sup>, 22 m<sup>3</sup> und 26,5 m<sup>3</sup> weit über 10.000 Stück gebaut. Nach dem Krieg waren sie über ganz Europa verstreut und kamen so als Privatwagen zu zahlreichen Firmen der Mineralölindustrie. Neben den klassischen Anstrichen in grau und schwarz erhielten viele auch auffällige Werbeanstriche von weiß und gelb (Mobil) bis grün und blau (Texaco / Aral). Die letzten Wagen waren bei der DR noch 1989 im Einsatz. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

Best.-Nr. 37258



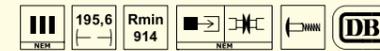
- Achsbremsegestänge mit Bremsbacken in Radebene
- Aufbau und Griffstangen aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Extra angesetzte Aufstiege, Griffstangen, Tritte, Achsbremsegestänge, Bremsanlage und Rangiergriff
- Federpuffer
- Gravierte und extra angesetzte Achslagerdeckel
- Kupplung kompatibel zu Lenz®
- Kurzkupplungskinetik

- Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau
- Räder aus Metall, außen und innen profiliert
- Rangiergriffe aus Metall



ABB. ZEIGT H0-MODELL

Best.-Nr. 37257



### Kesselwagen 2-achsig „VTG“ der DB Betriebs-Nr. 589 610 [P]

Die VTG in Hamburg ist einer der größten Waggonvermieter Europas und insbesondere auf den Transport von Flüssigkeiten spezialisiert. Zum Bestand dieses Unternehmens gehörten auch 2-achsige Kesselwagen, die an Kunden aus der Chemiebranche vermietet wurden. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



ABB. ZEIGT H0-MODELL

Best.-Nr. 37261



### Kesselwagen 2-achsig „Locamat“ der SNCF Betriebs-Nr. 7566180 [P]

Locamat ist ein belgisches Unternehmen das sich auf die Vermietung von Industrieanlagen spezialisiert hat. Historische Aufnahmen zeigen, dass in früheren Jahren auch Eisenbahnwagen dazu zählten. Ehemalige deutsche Kriegskesselwagen hat Locamat dazu auch in den Park der SNCF eingestellt. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



ABB. ZEIGT H0-MODELL

Best.-Nr. 37262



### Kesselwagen 2-achsig „Paul Millet“ der SNCF Betriebs-Nr. 7563225 [P]

1898 kaufte Paul Millet den ersten Weinfasswagen um ihn zu vermieten. Das Geschäft entwickelte sich erfolgreich und der Wagenpark wuchs. Einen Rückschlag erleidet die Firma durch den Ersten Weltkrieg und die Teilzerstörung des Wagenparks. 1929 wird das Unternehmen durch eine Waggonfabrik in Königshoffen ergänzt. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges gehörten zum Bestand auch viele ehemals deutsche Kesselwagen. 1980 hat die Firma 280 Wagen im Einsatz. In den Folgejahren begann eine massive Expansion, so dass man von 1993 (1000 Wagen) bis 2001 seinen Bestand verdoppelte. Millet-Kesselwagen sind heute im Umfeld vieler Raffinerien im Einsatz zu beobachten. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



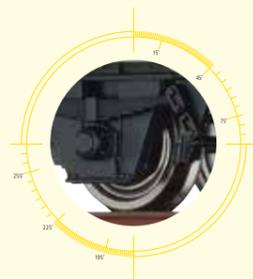
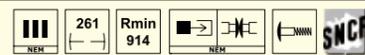


ABB. ZEIGT HO-MODELL

Best.-Nr. 37214



**Modell:** Achsbremsgestänge mit Bremsbacken in Radebene; Bremsanlage, Bühnen, Griffstangen, Federpakete und Tritte extra angesetzt; Federpuffer; feinste Bedruckung und Lackierung; Kupplung kompatibel zu Lenz®; Kurzkupplungskinematik; Räder aus Metall, außen und innen profiliert; vorbildgerechte Wiedergabe der Rahmenkonstruktion; Wagenkastenstützen einzeln angesetzt und durchbrochen

**Kühlwagen UIC Standard 1**  
„Evian“ der SNCF  
Betriebs-Nr. 506 011 [P]

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



BETRIEBSNR.-ABWEICHEND

Best.-Nr. 37215



**Kühlwagen UIC Standard 1**  
„STEF“ der SNCF  
Betriebs-Nr. 525 289 [P]

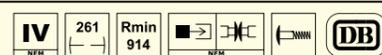
Der internationale Eisenbahnverband UIC nahm in seine Vorschläge von standardisierten Wagenbauarten zwei Kühlwagentypen auf. Die Staatsbahnen Griechenlands, Marokkos, Italiens, der Schweiz, Frankreichs, der Niederlande und Belgiens beschafften Exemplare des St. 1.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



ABB. ZEIGT HO-MODELL

Best.-Nr. 37218



**Kühlwagen UIC Standard 1**  
„Dole“ der DB  
Betriebs-Nr. 11 80 083 0 026-1 [P]

Der UIC Standard 1 (St. 1) ist bis heute der meistgebaute Kühlwagen überhaupt. Verwendet wurde er hauptsächlich zum Transport von Obst, Gemüse, Fleisch und Fisch. Neben den Staatsbahnen besaßen auch viele Privatfirmen solche Wagen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



# STARKE STÜCKE MIT UNWIDERSTEHLICHEN DETAILS

Was Originaltreue und exakte Maßstäblichkeit betrifft, suchen BRAWA Lokomotiven unter Serienmodellen ihresgleichen. Feinheiten wie Lampen aus mehreren Einzelteilen oder eine Vielzahl angesetzter Kleinteile lassen eine Lok faszinierend echt wirken. Unsere Loks sind für Gleich- und Wechselstrom lieferbar, fahren auf allen Systemen und Gleisanlagen - und das fast geräuschlos, was die mit Sound ausgestatteten obendrein zu einem Hörerlebnis macht. Klingt das nicht verlockend?

## Güterzuglok G 4/5 H der K.Bay.Sts.B. Betriebs-Nr. 5547

Bei ihrem Erscheinen 1915 waren die G 4/5 H die größten und stärksten Lokomotiven mit der Achsfolge 1'D. Ob die Ausführung als Vierzylinder-Verbundlok wirklich sinnvoll war, daran scheiden sich die Geister. Bis 1919 erhielt die K.Bay.Sts.B. 195 Loks geliefert. Weitere 35 Maschinen gelangten direkt als „Kriegsloks“ an die MGD Brüssel bzw. die Feldeisenbahnen. 1933 begannen die ersten Ausmusterungen, da infolge der Wirtschaftskrise ein Loküberhang bestand und das Triebwerk die Unterhaltungskosten in die Höhe trieb. Zwei Maschinen erlebten noch den Kriegsbeginn, die letzten Beiden wurden 1947 ausgemustert.  
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



|                 |               |    |                 |                |    |
|-----------------|---------------|----|-----------------|----------------|----|
| Best.-Nr. 40124 | Analog BASIC+ | 20 | Best.-Nr. 40125 | Digital BASIC+ | 20 |
| Best.-Nr. 40126 | Digital EXTRA |    | Best.-Nr. 40127 | Digital EXTRA  |    |
|                 |               |    |                 |                |    |

**Modell:** Doppelte Schnittstelle im Tender; einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte; Federpuffer; Führerstandsbeleuchtung; funktionsfähiges Dreilicht-Spitzensignal und Innentriebwerk; Griffstangen und Leitungen aus Metall und einzeln angesetzt; Kurzkupplungskinematik; originalgetreuer Barrenrahmen; Tendergehäuse, Kessel und Chassis aus Zinkdruckguss; vorbildgetreue Achslagerdeckel

## Güterzuglok BR 56 der DRG Betriebs-Nr. 56 1023

Im Unterschied zur G 4/5 H hat die DRG-Variante 2 Spitzenlichter – an der Rauchkammertür, an der Tenderrückwand und am Führerhaus seitlich. Auf Höhe der zweiten Achse befindet sich ein zusätzliches Trittbrett, über den oben liegenden Federn des Vorlauftrahmsatzes sind 2 kleine Schutzbleche. Die Schlussbeleuchtung am Tender besteht aus 2 Lampen.  
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



|                 |               |    |                 |                |    |
|-----------------|---------------|----|-----------------|----------------|----|
| Best.-Nr. 40120 | Analog BASIC+ | 20 | Best.-Nr. 40121 | Digital BASIC+ | 20 |
| Best.-Nr. 40122 | Digital EXTRA |    | Best.-Nr. 40123 | Digital EXTRA  |    |
|                 |               |    |                 |                |    |



|                 |               |                 |                |
|-----------------|---------------|-----------------|----------------|
| Best.-Nr. 43212 | Analog BASIC+ | Best.-Nr. 43213 | Digital BASIC+ |
| Best.-Nr. 43214 | Digital EXTRA | Best.-Nr. 43215 | Digital EXTRA  |
|                 |               |                 |                |

**Modell:** Angesetzte Griffstangen in geringer Materialstärke; Dreipunktlagerung; fein detailliertes Fahrwerk; feinste Bedruckung und Lackierung; Führerstandsbeleuchtung; funktionsfähige Pantographen (mechanisch); für Sound vorbereitet, bzw. eingebaut; LED-Beleuchtung; Maschinenraumbeleuchtung; Metallgestänge; Rahmen und Räder aus Metall; unterschiedliche Ausführung der Stirnfenster und Laternen; vorbildgerechte, mehrteilige Dachausrüstung



|                 |               |                 |                |
|-----------------|---------------|-----------------|----------------|
| Best.-Nr. 43224 | Analog BASIC+ | Best.-Nr. 43225 | Digital BASIC+ |
| Best.-Nr. 43226 | Digital EXTRA | Best.-Nr. 43227 | Digital EXTRA  |
|                 |               |                 |                |

## Ellok E 75 der DRG Betriebs-Nr. E 75 05

Als Weiterentwicklung der E 77 bestellte die DRG 1926 weitere Elektrolokomotiven für den Einsatz im süd- und mitteldeutschen Netz. Während die elektrische Ausrüstung fast unverändert blieb, wurde ein neuer einteiliger Fahrzeugrahmen mit der Achsfolge 1'BB1' konstruiert. Durch die Änderungen des Laufwerks setzte man die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h fest und erhoffte sich so eine bessere Verwendbarkeit in gemischten Plänen für Reise- und Güterzüge. Von den geplanten 79 Loks gelangten die E 75 01-12 nach Süddeutschland, die E 75 51-69 wurden nach Leipzig West, Wahren, Bitterfeld und Magdeburg-Buckau geliefert.  
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

## Ellok BR 175 der DB (Museumslok) Betriebs-Nr. 175 059-5

Die E 75 59 blieb als E 75 0911 erhalten und gehörte – äußerlich annähernd in den Ursprungszustand versetzt – dem VM Nürnberg. Bei einem Brand am 17.10.2005 wurde sie schwer beschädigt, wird aber inzwischen im DW Meiningen äußerlich wieder aufgearbeitet. Mit Abschluss der Aufarbeitung wird die Lokomotive wieder im Zustand der 70er-Jahre, als 175 059-5 repräsentiert.  
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

## ÜBERSICHT DER BESTELNUMMERN UND FUNKTIONEN E 75

| Bestellnummern                   | Ep. | BASIC+          |                  | EXTRA           |                 |
|----------------------------------|-----|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|
|                                  |     | Analog BASIC+ = | Digital BASIC+ ~ | Digital EXTRA = | Digital EXTRA ~ |
| Ellok E 75 der DRG               | II  | Best.-Nr. 43212 | Best.-Nr. 43213  | Best.-Nr. 43214 | Best.-Nr. 43215 |
| Ellok BR 175 der DB (Museumslok) | VI  | Best.-Nr. 43224 | Best.-Nr. 43225  | Best.-Nr. 43226 | Best.-Nr. 43227 |

| Funktionen & Hinweise                            | Analog BASIC+ =   | Digital BASIC+ ~ | Digital EXTRA = | Digital EXTRA ~ |
|--|---|------------------|-----------------|-----------------|
| Fahrfunktion                                     | +   | +                | +               | +               |
| Lichtwechsel                                     | +   | +                | +               | +               |
| Schlusslicht extra schaltbar                     | +   | +                | +               | +               |
| Führerraumlicht                                  | +   | +                | +               | +               |
| Maschinenraumbeleuchtung                         |   |                  | +               | +               |
| Rangierlicht                                     |   |                  | +               | +               |
| Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar |   |                  | +               | +               |
| Digitalschnittstelle                             | PluX22  | PluX22           | PluX22          | PluX22          |
| Decoder  |   | +                | +               | +               |
| Sound  |   |                  | +               | +               |
| Hinweise   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert</li> <li>Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften</li> <li>Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)</li> <li>Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung</li> </ul> |                  |                 |                 |

<sup>1)</sup> Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung



**Ellok Reihe Ae 477 der Lokoop Orient-Express**  
Betriebs-Nr. 477 905-4

Nachdem die Baureihe 142 aufgrund des zurückgegangenen Güterverkehrs in Deutschland nicht mehr benötigt wurde, fanden 18 „Holzroller“ eine neue Heimat in der Schweiz. Sie wurden durch die Lokoop gekauft, dem Einsatz in der Schweiz u. a. durch Einbau einer elektrischen Bremse angepasst und als Ae 477 bezeichnet. Eingesetzt wurden sie durch die Mittelthurgaubahn und Südostbahn vor allem im Güterverkehr und vor Reisezügen. Für die Traktion des historischen Orient-Express erhielten Ae 477 905, und 906 die ehemaligen 242 191 und 157, eine passende Lackierung in dunklem Blau.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



|                        |         |                        |         |
|------------------------|---------|------------------------|---------|
| Best.-Nr. <b>43098</b> | Analog  | Best.-Nr. <b>43099</b> | Digital |
| Best.-Nr. <b>43100</b> | Digital | Best.-Nr. <b>43101</b> | Digital |

IV 187,6 Rmin 360 21 2 )

**Modell:** Extra angesetzte Außenspiegel; feinste Bedruckung und Lackierung; neues Getriebe; Motor 5-polig, schräg genutet mit 2 Schwungmassen; originalgetreuer Pantograph, voll funktionsfähig; angesetzte Griffstangen und Leitern in geringer Materialstärke; extra angesetzte Scheibenwischer



|                        |         |                        |         |
|------------------------|---------|------------------------|---------|
| Best.-Nr. <b>43102</b> | Analog  | Best.-Nr. <b>43103</b> | Digital |
| Best.-Nr. <b>43104</b> | Digital | Best.-Nr. <b>43105</b> | Digital |

IV 187,6 Rmin 360 21 2 )

**Ellok BR 211 der DR**  
Betriebs-Nr. 211 048-4

Die „Holzroller“, wie die Elloks der Baureihe E 11/E 42 umgangssprachlich auch bezeichnet werden, sind vom VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ in Henningsdorf ab 1961 an die Deutsche Reichsbahn geliefert worden. Nach 1970 wurden die Loks dann nach den gültigen Vorschriften in die Baureihe 211/242 umgezeichnet und waren lange Zeit das Rückgrat der elektrischen Zugförderung bei der DR. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

**TRAXX Ellok BR 484 der SBB Cargo**  
Betriebs-Nr. Re 484.007 SR

Anfang 2006 bestellte SBB Cargo bei Bombardier 15 Lokomotiven, die in der Schweiz als Re 482.2 eingereihten AC 2 Variante der TRAXX Familie. Die für Deutschland, Österreich und die Schweiz zugelassen Lokomotiven kommen nicht nur im Transitverkehr zum Einsatz, sondern sind mittlerweile in ganz Deutschland anzutreffen. Mit insgesamt 71 Lokomotiven der TRAXX Familie hält die SBB den größten Bestand an TRAXX-Lokomotiven bei einer Staatsbahn außerhalb Deutschlands. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



|                        |              |                        |                |                        |               |
|------------------------|--------------|------------------------|----------------|------------------------|---------------|
| Best.-Nr. <b>43982</b> | Analog BASIC | Best.-Nr. <b>43984</b> | Analog BASIC+  | Best.-Nr. <b>43986</b> | Digital EXTRA |
|                        |              | Best.-Nr. <b>43985</b> | Digital BASIC+ | Best.-Nr. <b>43987</b> | Digital EXTRA |

VI 217,2 Rmin 360 PluX 22 2 )

**TRAXX Ellok BR 146 der DB AG**  
Betriebs-Nr. 146 572-3

Neue, strengere Sicherheitsvorgaben zwangen Bombardier dazu, die Crashsicherheit des TRAXX 1 Lokkastens zu erhöhen. Die seit 2005 gebauten TRAXX 2 besitzen deshalb eine unten senkrecht verlaufende Frontpartie und geänderte Rangiertritte an den Fronten. Auch im Fahrzeuginneren wurden viele Bauteile vereinfacht und standardisiert, um flexibler auf Kundenwünsche reagieren zu können, gleichzeitig aber auch den eigenen Fertigungsaufwand zu reduzieren. Um sie auch an der Betriebsnummer unterscheiden zu können, sind die Lokomotiven bei der DB AG mit den Unterbaureihen 185.2 und 146.2 bis 146.5 bezeichnet. Bombardier hat mittlerweile weltweit über 1.500 Lokomotiven der erfolgreichen TRAXX Familie produziert. LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



|                        |              |                        |                |                        |               |
|------------------------|--------------|------------------------|----------------|------------------------|---------------|
| Best.-Nr. <b>43976</b> | Analog BASIC | Best.-Nr. <b>43978</b> | Analog BASIC+  | Best.-Nr. <b>43980</b> | Digital EXTRA |
|                        |              | Best.-Nr. <b>43979</b> | Digital BASIC+ | Best.-Nr. <b>43981</b> | Digital EXTRA |

VI 217,2 Rmin 360 PluX 22 2 )

**Produkttempfehlung:** Passend zu TWINDEXX Vario IC-Doppelstockwagen der DB AG (Best.-Nr. 44504 ff.), siehe Seite 24

**ÜBERSICHT DER BESTELNUMMERN UND FUNKTIONEN TRAXX**

| Bestellnummern                   | Ep. | BASIC                  |                        | BASIC+                 |                        | EXTRA                  |  |
|----------------------------------|-----|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|--|
|                                  |     | Analog Basic =         | Analog BASIC+ =        | Digital BASIC+ ~       | Digital EXTRA =        | Digital EXTRA ~        |  |
| TRAXX Ellok BR 146 der DB AG     | VI  | Best.-Nr. <b>43976</b> | Best.-Nr. <b>43978</b> | Best.-Nr. <b>43979</b> | Best.-Nr. <b>43980</b> | Best.-Nr. <b>43981</b> |  |
| TRAXX Ellok BR 484 der SBB Cargo | VI  | Best.-Nr. <b>43982</b> | Best.-Nr. <b>43984</b> | Best.-Nr. <b>43985</b> | Best.-Nr. <b>43986</b> | Best.-Nr. <b>43987</b> |  |

| Funktionen & Hinweise                            | Analog Basic = | Analog BASIC+ = | Digital BASIC+ ~ | Digital EXTRA = | Digital EXTRA ~ |
|--|----------------|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|
| Fahrfunktion                                     | +              | +               | +                | +               | +               |
| Lichtwechsel                                     | +              | +               | +                | +               | +               |
| Schlusslicht extra schaltbar                     |                | +               | +                | +               | +               |
| Führerraumlicht                                  |                | +               | +                | +               | +               |
| Rangierlicht                                     |                | +               | +                | +               | +               |
| Fernlicht  |                | +               | +                | +               | +               |
| Zugzielanzeige (modellabhängig)                  | +              | +               | +                | +               | +               |
| Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar |                | +               | +                | +               | +               |
| Digitalschnittstelle                             |                | PluX22          | PluX22           | PluX22          | PluX22          |
| Decoder  |                |                 | +                | +               | +               |
| Sound  |                |                 |                  | +               | +               |

**Hinweise**

- Nicht digitalisierbar
- Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert
- Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften
- Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)
- Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung

<sup>1)</sup> Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

Für die TRAXX Diesel- und Elloks in Spur H0 kommen Digitaldecoder zum Einsatz, die von BRAWA in Zusammenarbeit mit Doehler & Haass entwickelt wurden:

- Einsetzbar und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)
- RailCom®-kompatibel
- Verbesserte Motor- und Lastregelung für perfekte Laufeigenschaften
- Rauschfreier 16-Bit-Sound mit bis zu 8 unabhängigen Kanälen dank neuester Soundtechnik und hervorragenden Klangeigenschaften, z. B. Signalhorn mit vorbildgerechtem Nachhall
- Variantspezifischer Sound: Diesel- und Ellok, bzw. Personenzug- oder Güterzuglok
- Einfach zu programmieren
- Optimierte Lichtsteuerung für Fahr- und Rangierbetrieb
- Umfangreiche Lichtfunktionen: Fernlicht, Abblendlicht, Rangierlicht, Führerraumbeleuchtung, länderspezifische Lichtfunktionen Deutschland / Schweiz (auch analog steuerbar!)
- Beleuchtete Zugzielanzeige in vorbildgetreuer Schriftgröße und Farbe (bei Personenzugmodellen)
- Einfacher Decoderneubau ohne umfangreiche Neuprogrammierung
- AC-Version mit beiliegender Lokkarte zur Erkennung der Funktionssymbole im Mfx®-Betrieb
- Die Entwicklung und Herstellung der Technikkomponenten erfolgt vollständig in Deutschland.



**Diesellok V 100.10 der DB**  
Betriebs-Nr. V100 1008

Mit der Verabschiedung des Diesellok-Typenprogramms von 1955 wurde bei der Deutschen Bundesbahn (DB) der Grundstein für eine Erfolgsgeschichte gelegt, die teilweise bis heute anhält. Beschlossen wurde die Entwicklung einer Diesellokomotive für den Nebenbahndienst mit einer Motorleistung von 1.100 bis 1.200 PS, der Baureihe V 100. Aus dem Anforderungskatalog entstand bis 1957 eine weitgehend fertige Konstruktion, von der die Deutsche Bundesbahn sechs Erprobungslokomotiven bestellte. Im März 1958 verließ mit V100 000 die erste von insgesamt 744 gebauten Lokomotiven der Baureihe V 100 die Kieler Werkshallen von MaK. Sie verkörperte wie keine andere Lokomotivbaureihe den unweigerlich näherkommenden Strukturwandel auf der Schiene.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016



|                        |                |    |                        |               |                   |         |    |
|------------------------|----------------|----|------------------------|---------------|-------------------|---------|----|
| Best.-Nr. <b>42856</b> | Analog BASIC+  | 21 | Best.-Nr. <b>42858</b> | Digital EXTRA | Digitale Kupplung | PluX 22 | DB |
| Best.-Nr. <b>42857</b> | Digital BASIC+ | 21 | Best.-Nr. <b>42859</b> | Digital EXTRA | Digitale Kupplung | PluX 22 | DB |

III 139,1 Rmin 360 PluX 22 2 )



|                        |                |    |                        |               |                   |         |    |
|------------------------|----------------|----|------------------------|---------------|-------------------|---------|----|
| Best.-Nr. <b>42844</b> | Analog BASIC+  | 21 | Best.-Nr. <b>42846</b> | Digital EXTRA | Digitale Kupplung | PluX 22 | DB |
| Best.-Nr. <b>42845</b> | Digital BASIC+ | 21 | Best.-Nr. <b>42847</b> | Digital EXTRA | Digitale Kupplung | PluX 22 | DB |

IV 141,4 Rmin 360 2 )

**Diesellok BR 212 der DB**  
Betriebs-Nr. 212 311-5

LIEFERBAR



|                        |                |    |                        |               |                   |         |    |
|------------------------|----------------|----|------------------------|---------------|-------------------|---------|----|
| Best.-Nr. <b>42840</b> | Analog BASIC+  | 21 | Best.-Nr. <b>42842</b> | Digital EXTRA | Digitale Kupplung | PluX 22 | DB |
| Best.-Nr. <b>42841</b> | Digital BASIC+ | 21 | Best.-Nr. <b>42843</b> | Digital EXTRA | Digitale Kupplung | PluX 22 | DB |

III 141,4 Rmin 360 2 )

**Diesellok V 100.23 der DB**  
Betriebs-Nr. V100 2334

LIEFERBAR

**Modell:** Steilstreckentaugliche Ausführung der V 100 mit entsprechenden Anpassungen am Gehäuse



|                        |                |    |                        |               |                   |         |    |
|------------------------|----------------|----|------------------------|---------------|-------------------|---------|----|
| Best.-Nr. <b>42848</b> | Analog BASIC+  | 21 | Best.-Nr. <b>42850</b> | Digital EXTRA | Digitale Kupplung | PluX 22 | DB |
| Best.-Nr. <b>42849</b> | Digital BASIC+ | 21 | Best.-Nr. <b>42851</b> | Digital EXTRA | Digitale Kupplung | PluX 22 | DB |

IV 139,1 Rmin 360 2 )

**Diesellok BR 211 der DB**  
Betriebs-Nr. 211 259-7

Die vielseitige Einsetzbarkeit aller drei Unterbauarten sorgte dafür, dass die V 100 im gesamten Bundesgebiet verbreitet war und viele schwächer frequentierte Nebenbahnen am Leben hielt. Etwa ein Drittel aller V 100 war ab Werk mit Wendezug- und Mehrfachtraktionssteuerung ausgerüstet um das zeitintensive Umsetzen in Wendebahnhöfen einzusparen. Erst Ende der 1980er Jahre wurden erste größere Mengen der BR 211 ausgemustert. Nicht wenige wurden an andere Bahngesellschaften im Ausland weiterverkauft. Heute, mit rund 50 Betriebsjahren, stehen immer noch einige Lokomotiven, gerade wegen ihrer Zuverlässigkeit und Robustheit, vornehmlich bei privaten Eisenbahnunternehmen in Deutschland weiter in Dienst.

LIEFERBAR



- Geätzte Kühler- und Lüftergitter
- Frei stehende Griffe und Griffstangen
- Federpuffer
- Freier Blick durch das Führerhaus
- Kupplungsaufnahme nach NEM-Normen
- Vorbildgetreue Wiedergabe der Rohrrahmendrehgestelle inkl. der Achsgetriebe



- Nachbildung des Bremsgestänges
- Führerstand vollständig nachgebildet
- Chassis und Getriebegehäuse aus Zinkdruckguss
- Beleuchtung mit wartungsfreien LEDs bestückt
- Alle spezifischen Details der unterschiedlichen Baureihen berücksichtigt



- In der Digitalversion EXTRA sind die folgenden Features digital schaltbar:  
Sound, automatische Entkopplung, Führerstandsbeleuchtung, angetriebener Lüfter, Rangierlicht und rotes Licht einzeln schaltbar

Die nachträgliche Umrüstung von der Analog- zur Digitalversion ist über eine 21-polige NEM-Schnittstelle möglich (nur Soundfunktion). Bitte beachten Sie, dass eine spätere Nachrüstung der digital fernsteuerbaren Kupplung, des angetriebenen Lüfters und der zusätzlichen Lichtfunktionen nicht möglich ist.





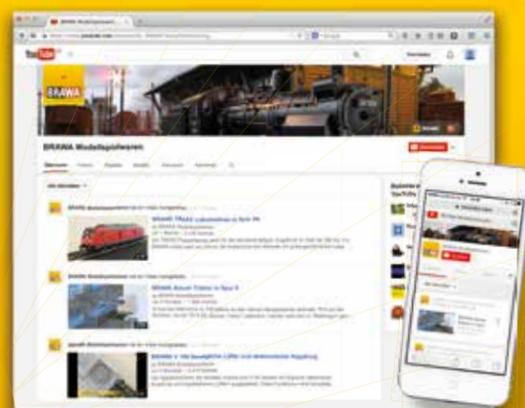
## SPANNENDE AUSSICHTEN

BRAWA BIETET WERKSTATTVIDEOS ÜBER EIGENEN YOUTUBE-KANAL

Als neuen Service bietet BRAWA einen eigenen YouTube-Kanal an. In unseren Werkstattvideos stellen wir neue Modelle und Funktionen vor – so z. B. die Diesellok TRAXX mit ihren hervorragenden Langsamfahreigenschaften, rauschfreiem 16-Bit-Sound sowie umfangreichen Lichtfunktionen – vom Aufblenden des Fernlichts über die originalgetreu schaltbare Führerstandsbeleuchtung bis hin zur vorbildgerecht beleuchteten Zugzielanzeige. Vorbeischaun lohnt sich, denn der BRAWA YouTube-Kanal wird kontinuierlich ausgebaut und bietet Ihnen noch vor der Auslieferung der Modelle an den Fachhandel einen ersten Eindruck von den zahlreichen Details, die unsere Produkte ausmachen.



Mit dem nebenstehenden QR-Code können Sie den BRAWA YouTube-Kanal ganz bequem auf Ihrem Tablet oder Smartphone aufrufen.



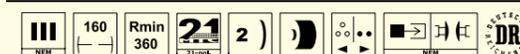
BRAWA YOUTUBE-KANAL

BETRIEBS-NR. ABWEICHEND



|                           |        |  |                           |         |  |
|---------------------------|--------|--|---------------------------|---------|--|
| Best.-Nr.<br><b>41280</b> | Analog |  | Best.-Nr.<br><b>41281</b> | Digital |  |
|---------------------------|--------|--|---------------------------|---------|--|

|                           |         |  |                           |         |  |
|---------------------------|---------|--|---------------------------|---------|--|
| Best.-Nr.<br><b>41282</b> | Digital |  | Best.-Nr.<br><b>41283</b> | Digital |  |
|---------------------------|---------|--|---------------------------|---------|--|



**Modell:** 21-polige Schnittstelle; fein gravierte Lüftergitter; feine Griffstangen; für Sound vorbereitet bzw. eingebaut; Getriebe aus Metall; LED-Beleuchtung; lupenreine Bedruckung; mehrteiliges Drehgestell; vorbildgerechte Detaillierung und Gravuren

**Diesellok V 100 der DR**  
Betriebs-Nr. V100 016

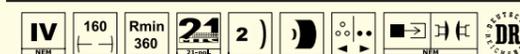
Kurz nachdem LKM Babelsberg die beiden Baumuster der neuen BR V 100 abgeliefert hatte, wurde durch die DDR-Regierung beschlossen, dass der Lokomotivbau hier eingestellt werden sollte. Für die Lieferung neuer Triebfahrzeuge war jetzt ausschließlich der „VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ zuständig. Nach den Erfahrungen mit V 100 001 und 002 fertigte man dort ein drittes Baumuster, das sich bei den Testfahrten bewährte. So erfolgte 1967 die Lieferung der ersten Serienmaschinen an die DR.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



|                           |        |  |                           |         |  |
|---------------------------|--------|--|---------------------------|---------|--|
| Best.-Nr.<br><b>41276</b> | Analog |  | Best.-Nr.<br><b>41277</b> | Digital |  |
|---------------------------|--------|--|---------------------------|---------|--|

|                           |         |  |                           |         |  |
|---------------------------|---------|--|---------------------------|---------|--|
| Best.-Nr.<br><b>41278</b> | Digital |  | Best.-Nr.<br><b>41279</b> | Digital |  |
|---------------------------|---------|--|---------------------------|---------|--|



**Diesellok BR 108 der DR**  
Betriebs-Nr. 108 036-5

Obwohl LEW mit der V 100.4 eine speziell für den Rangierdienst geeignete Spielart der V 100 mit nur 65 km/h Höchstgeschwindigkeit und ohne Zugheizung anbot, unternahm die DR eigene Versuche in dieser Richtung. Dazu wurden die beiden Lokomotiven 110 156 und 161 entsprechend umgebaut und in Halle (Saale) erprobt. Um die Sichtbarkeit im Rangierdienst zu verbessern erhielten sie auffällige orange Kontrastflächen. Bereits anfänglich eigenmächtig als 108 001 und 108 002 bezeichnet, wurden sie später tatsächlich umgezeichnet – allerdings unter Beibehaltung ihrer alten Ordnungsnummern.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

BETRIEBS-NR. ABWEICHEND



|                           |        |  |                           |         |  |
|---------------------------|--------|--|---------------------------|---------|--|
| Best.-Nr.<br><b>41274</b> | Analog |  | Best.-Nr.<br><b>41275</b> | Digital |  |
|---------------------------|--------|--|---------------------------|---------|--|



**Modell:** Schmalspur (H0m/e); Umbauteile für H0e liegen bei

**Diesellok BR 199 der DR**  
Betriebs-Nr. 199 872-3

Die zunehmende Schadanfälligkeit der Neubauloks der BR 99.72 und der völlig verschlissene Zustand der Malletloks der BR 99.59 ließen in den 80er-Jahren den Entschluss reifen, die Schmalspurstrecken im Harz auf Dieselbetrieb umzustellen. Um die Kosten niedrig zu halten, fiel die Entscheidung Regelspurloks der BR 110 mit neuen Drehgestellen zu versehen. 1988 und 1989 erfolgte die Lieferung der beiden Baumuster 199 863 und 199 871, die sich im Betrieb durchaus bewährten, aber bei den Eisenbahnfreunden naturgemäß unbeliebt waren. Der nach der Wende einbrechende Güterverkehr und weniger werdende Berufsreiseverkehr verhinderten den ursprünglich geplanten Umbau von dreißig Maschinen. Fertiggestellt wurden lediglich 10, die 1992 alle in den Bestand der neu gegründeten HSB übergangen.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



# IM REGIONALBAHN-DIENST TÄTIG. FÄHRT SCHON BALD AUF IHRER SCHIENE.

ELEKTROTRIEBWAGEN BR 425 DER DB AG



## Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio AG



Für den Einsatz im Regionalverkehr beschaffte die DB AG ab Ende der 90er-Jahre zahlreiche neue Fahrzeuge, die größtenteils als Triebwagen ausgeführt wurden.

So beschaffte man von 1999 bis 2008 vom Konsortium Siemens/Adtranz/Bombardier/DWA auch 249 Einheiten eines vierteiligen elektrischen Triebzuges der als BR 425 bezeichnet wurde. Eine identische zweiteilige Variante für schwächer frequentierte Strecken entstand als BR 426.

Die Wagenkästen sind aus Aluminium-Strangpressprofilen gefertigt und die Fenster bündig verklebt. Untereinander stützen sich die Wagenkästen auf Jacobs-Drehgestellen ab, die Enddrehgestelle werden jeweils von zwei Drehstrommotoren angetrieben. Der Wagenzug ist innen

komplett begehbar und besitzt insgesamt 206 Sitz- und 228 Stehplätze. 24 Sitze befinden sich im ersten Klasse-Abteil und 30 Sitzplätze sind Klappsitze.

Eingesetzt wurden und werden die 425 durch DB Regio NRW; Baden-Württemberg; Südwest; Bayern; Südost; Nord; Schleswig-Holstein und Berlin, private EVU beschafften keine dieser Triebwagen.

Zu ihren Aufgaben gehört der Dienst in S-Bahn-Netzen, wie dem des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar im Dreieck Ludwigshafen – Mannheim – Heidelberg ebenso, wie Einsätze als RE auf Langstrecken. Hierzu zählen z.B. Mannheim – Saarbrücken – Trier oder Magdeburg – Stendal – Wittenberge / - Salzwedel.

## ÜBERSICHT DER BESTELNUMMERN UND FUNKTIONEN BR 425

| Bestellnummern                                   | Seite | Ep. | BASIC+          |                  | EXTRA           |                 |
|--|-------|-----|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|
|  |       |     | Analog BASIC+ = | Digital BASIC+ ~ | Digital EXTRA = | Digital EXTRA ~ |
| Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio AG NRW     | 17    | V   | Best.-Nr. 44600 | Best.-Nr. 44601  | Best.-Nr. 44602 | Best.-Nr. 44603 |
| Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio AG Südost  | 17    | V   | Best.-Nr. 44604 | Best.-Nr. 44605  | Best.-Nr. 44606 | Best.-Nr. 44607 |
| Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio AG NRW     | 17    | VI  | Best.-Nr. 44608 | Best.-Nr. 44609  | Best.-Nr. 44610 | Best.-Nr. 44611 |
| Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio AG BW      | 17    | VI  | Best.-Nr. 44612 | Best.-Nr. 44613  | Best.-Nr. 44614 | Best.-Nr. 44615 |
| Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio AG Südwest | 18    | VI  | Best.-Nr. 44616 | Best.-Nr. 44617  | Best.-Nr. 44618 | Best.-Nr. 44619 |
| Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio AG Bayern  | 18    | VI  | Best.-Nr. 44620 | Best.-Nr. 44621  | Best.-Nr. 44622 | Best.-Nr. 44623 |
| Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio AG Nord    | 18    | VI  | Best.-Nr. 44624 | Best.-Nr. 44625  | Best.-Nr. 44626 | Best.-Nr. 44627 |
| Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio AG Hessen  | 18    | VI  | Best.-Nr. 44628 | Best.-Nr. 44629  | Best.-Nr. 44630 | Best.-Nr. 44631 |

| Funktionen & Hinweise                            | Analog BASIC+ = | Digital BASIC+ ~ | Digital EXTRA = | Digital EXTRA ~ |
|--|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|
| Fahrfunktion                                     | +               | +                | +               | +               |
| Lichtwechsel                                     | +               | +                | +               | +               |
| Schlusslicht extra schaltbar                     | + <sup>1)</sup> | + <sup>1)</sup>  | +               | +               |
| Führerraumlicht                                  |                 |                  | +               | +               |
| Fahrgastraumlicht                                | + <sup>1)</sup> | + <sup>1)</sup>  | +               | +               |
| Rangierlicht                                     | + <sup>1)</sup> | + <sup>1)</sup>  | +               | +               |
| Fernlicht  |                 |                  | +               | +               |
| Zugzielanzeige                                   | + <sup>1)</sup> | + <sup>1)</sup>  | +               | +               |
| Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar |                 |                  | +               | +               |
| Digitalschnittstelle                             | PluX22          | PluX22           | PluX22          | PluX22          |
| Decoder  |                 | +                | +               | +               |
| Sound  |                 |                  | +               | +               |

<sup>1)</sup> Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

- Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert
- Nachträgliche Umrüstung von BASIC+ auf EXTRA ist nicht möglich
- Einfacher Decodereinstbau ohne umfangreiche Neuprogrammierung (alle wesentlichen Werte zur Steuerung, z. B. Licht, befinden sich auf der Hauptleiterplatte und sind vom eingebaute Decoder unabhängig)

- Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert
- Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften
- Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)
- Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung



- Dreidimensionale Front originalgetreu wiedergegeben
- Extra angesetzte Hochspannungsausrüstung und Klimakästen
- Fein detaillierter Pantograph
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Feinste Gravuren

- Fenster passgenau eingesetzt
- Funktionsfähige und beleuchtete Zugzielanzeigen
- Für Sound vorbereitet bzw. eingebaut
- Inkl. Innenbeleuchtung
- Inneneinrichtung eingebaut
- LED-Beleuchtung
- Optimale Stromaufnahme

- Originalgetreue Detaillierung der Drehgestelle, inkl. Berücksichtigung der Unterschiede zwischen BR 425 und BR 426
- Scheibenwischer einzeln angesetzt
- Stirnseitige Zugzielanzeige hinter der Scheibe
- Vorbildgerechte Ruhelage des Pantographen



Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio NRW  
Betriebs-Nr. 425 007-2



Analog BASIC+ Best.-Nr. 44600
Digital BASIC+ Best.-Nr. 44601
Digital EXTRA Best.-Nr. 44602
Digital EXTRA Best.-Nr. 44603

V 776,3 Rmin 360 PluX 22 2 )
DB

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio Südost  
Betriebs-Nr. 425 003-1



Analog BASIC+ Best.-Nr. 44604
Digital BASIC+ Best.-Nr. 44605
Digital EXTRA Best.-Nr. 44606
Digital EXTRA Best.-Nr. 44607

V 776,3 Rmin 360 PluX 22 2 )
DB

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio NRW  
Betriebs-Nr. 94 80 0425 054-4



Analog BASIC+ Best.-Nr. 44608
Digital BASIC+ Best.-Nr. 44609
Digital EXTRA Best.-Nr. 44610
Digital EXTRA Best.-Nr. 44611

VI 776,3 Rmin 360 PluX 22 2 )
DB

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio AG, 3-Löwen-Takt  
Betriebs-Nr. 94 80 0425 306-8



Analog BASIC+ Best.-Nr. 44612
Digital BASIC+ Best.-Nr. 44613
Digital EXTRA Best.-Nr. 44614
Digital EXTRA Best.-Nr. 44615

VI 776,3 Rmin 360 PluX 22 2 )
DB

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio Südwest  
Betriebs-Nr. 94 80 0425 086-6



S Bahn RheinNeckar DB



Analog BASIC+ Best.-Nr. 44616
Digital BASIC+ Best.-Nr. 44617
Digital EXTRA Best.-Nr. 44618
Digital EXTRA Best.-Nr. 44619

VI 776,3 Rmin 360 PluX 22 2 )
DB

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio Bayern  
Betriebs-Nr. 94 80 0425 047-8



Analog BASIC+ Best.-Nr. 44620
Digital BASIC+ Best.-Nr. 44621
Digital EXTRA Best.-Nr. 44622
Digital EXTRA Best.-Nr. 44623

VI 776,3 Rmin 360 PluX 22 2 )
DB

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio Nord  
Betriebs-Nr. 94 80 0425 150-0



Analog BASIC+ Best.-Nr. 44624
Digital BASIC+ Best.-Nr. 44625
Digital EXTRA Best.-Nr. 44626
Digital EXTRA Best.-Nr. 44627

VI 776,3 Rmin 360 PluX 22 2 )
DB

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Elektrotriebwagen BR 425 der DB Regio Hessen  
Betriebs-Nr. 94 80 0425 089-0



REGIO DB  
Mittelhessen-Express



Analog BASIC+ Best.-Nr. 44628
Digital BASIC+ Best.-Nr. 44629
Digital EXTRA Best.-Nr. 44630
Digital EXTRA Best.-Nr. 44631

VI 776,3 Rmin 360 PluX 22 2 )
DB

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016





**Dieseltriebwagen VT 761 der DRG**  
Betriebs-Nr. VT 761

Um insbesondere den Reiseverkehr auf Nebenstrecken rationeller abzuwickeln, unternahm die junge DRG ab 1921 mehrere Versuche mit zwei- und vierachsigen Triebwagen. Zwischen 1925 und 1929 beschaffte man, auf den Erfahrungen erster Versuche aufbauend, 18 vierachsige Triebwagen mit Drehgestellen. Ein Drittel durfte die WUMAG liefern, die als 757 bis 762 bezeichnet wurden. Der Wagenkasten war eine genietete Stahlkonstruktion. Zwei Kühleraufsätze auf dem Dach verliehen dem Fahrzeug sein markantes Aussehen. Entsprechend den Vorschriften für Reisezugwagen erhielten die Triebwagen eine grüne Lackierung mit silbergrauem Dach. Nach der Abnahme erfolgten Einsätze u.a. in Frankfurt/O., Breslau Hbf, Allenstein, Trier, Templin und Oldenburg. 1930 wurden alle sechs im Bw Nürnberg Hbf zusammengezogen. Im Zuge der Verbesserungen an Antrieb und Technik erhielten alle Fahrzeuge einen dritten Kühler auf dem Dach. 1932 führte die DRG den bekannten Triebwagenanstrich in Rot/Elfenbein ein, den daraufhin alle VT erhielten. Eingesetzt wurden sie mit VB 140 Beiwagen auf den Nebenbahnen rund um Nürnberg, u.a. nach Behringersmühle, Marktlerbach und Eschenau.

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016

**Dieseltriebwagen VT 762 der DRG**  
Betriebs-Nr. VT 762

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



|                           |         |         |                           |         |
|---------------------------|---------|---------|---------------------------|---------|
| Best.-Nr.<br><b>44412</b> | Analog  | Digital | Best.-Nr.<br><b>44413</b> | Digital |
| Best.-Nr.<br><b>44414</b> | Digital | Digital | Best.-Nr.<br><b>44415</b> | Digital |
|                           |         |         |                           |         |

**Modell:** Antrieb auf zwei Achsen; einzeln angesetzte und frei stehende Griffstangen und Trittstufen; epochengerechte Beleuchtung; fein detaillierte Drehgestelle; feinste Gravuren; feinste Speichenräder aus Metall; Führerstandsbeleuchtung; für Sound vorbereitet, bzw. eingebaut; Getriebeblock aus Zinkdruckguss; passgenau eingesetzte Fenster; vierteilige Inneneinrichtung



|                           |         |         |                           |         |
|---------------------------|---------|---------|---------------------------|---------|
| Best.-Nr.<br><b>44416</b> | Analog  | Digital | Best.-Nr.<br><b>44417</b> | Digital |
| Best.-Nr.<br><b>44418</b> | Digital | Digital | Best.-Nr.<br><b>44419</b> | Digital |
|                           |         |         |                           |         |



|                           |         |         |                           |         |
|---------------------------|---------|---------|---------------------------|---------|
| Best.-Nr.<br><b>44420</b> | Analog  | Digital | Best.-Nr.<br><b>44421</b> | Digital |
| Best.-Nr.<br><b>44422</b> | Digital | Digital | Best.-Nr.<br><b>44423</b> | Digital |
|                           |         |         |                           |         |

**Dieseltriebwagen VT 66.9 der DB**  
Betriebs-Nr. VT 66 904

Alle sechs WUMAG-Triebwagen erhielten 1947 durch die DR in den westlichen Besatzungszonen neue Nummern und wurden jetzt als VT 66 900 - 905 bezeichnet. Vier Fahrzeuge erhielten den neuen DB-Anstrich in Purpurrot mit silbernem Dach. Eingesetzt wurden täglich drei Triebwagen von Nürnberg aus nach Hof, Bayreuth, Rothenburg o. d. T., Neumarkt, Furth i. Wald, Weiden, Lichtenfels, Coburg, Dietfurt, Gräfenberg, Markt Erlbach und Unternbibert-Rügland. Sonderfahrten führten sie bis Bad Kissingen, Stuttgart und Lindau am Bodensee. LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



|                           |         |         |                           |         |
|---------------------------|---------|---------|---------------------------|---------|
| Best.-Nr.<br><b>44390</b> | Analog  | Digital | Best.-Nr.<br><b>44391</b> | Digital |
| Best.-Nr.<br><b>44392</b> | Digital | Digital | Best.-Nr.<br><b>44393</b> | Digital |
|                           |         |         |                           |         |

**Dieseltriebwagen VT 62.9 der SNCF**  
Betriebs-Nr. Z25311

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

**Modell:** Antrieb auf zwei Achsen; einzeln angesetzte und frei stehende Griffstangen und Trittstufen; epochengerechte Beleuchtung; fein detaillierte Drehgestelle; feinste Gravuren; feinste Speichenräder aus Metall; Führerstandsbeleuchtung und Stirnbeleuchtung digital getrennt schaltbar; für Sound vorbereitet, bzw. eingebaut; Getriebeblock aus Zinkdruckguss; Kuppelstange aus Metall; vierteilige Inneneinrichtung inkl. Innenbeleuchtung





# AUCH ONLINE ZEIGEN SICH BRAWA MODELLE VON IHRER BESTEN SEITE

ENTDECKEN SIE UNSERE LOKS UND WAGEN IN DER 360°-ANSICHT



WWW.BRAWA.DE

Natürlich können Sie unsere Liebe zum Detail auch rund um die Uhr im Internet erleben. Hierfür haben wir auf unserer Website beispielsweise die 360°-Ansicht integriert: Zahlreiche Loks und Wagen lassen sich per Mausclick um die eigene Achse drehen. Über einen Schieberegler können Sie hierbei individuell steuern, wie schnell sich das Modell dreht und so ganz in Ruhe sämtliche Details betrachten. Aber das ist noch längst nicht alles, was Sie auf [www.brawa.de](http://www.brawa.de) erwartet. Einfach immer wieder mal vorbeischaun – wir halten Sie auf dem Laufenden!



1. Gewünschtes Modell aufrufen
2. Auf 360°-Ansicht klicken
3. Von allen Seiten genießen



Best.-Nr. 45248



**Modell:** Einzel angesetzte und frei stehende Griffstangen und Trittstufen; fein detaillierte Drehgestelle; feinste Gravuren; inkl. Innenbeleuchtung und Schlussbeleuchtung; mehrteilige Inneneinrichtung; passgenau eingesetzte Fenster; Räder aus Metall. Wenn die Beiwagen digital betrieben werden sollen, ist der Funktionsdecoder BFD-01 (Best.-Nr. 0014766.01) notwendig. Tauschradsatz für den Wechselstrombetrieb (Best.-Nr. 0017383.00)

**Steuerwagen VB 147 der DB**  
Betriebs-Nr. VB 147 002 Wt

Die DB übernahm sieben VB 147 und baute teilweise einen Führerstand für die indirekte und später direkte Wendezugsteuerung ein. Dabei unterblieb eigenartigerweise eine Umzeichnung in „VS“. Die Einsätze erfolgten zusammen mit Lokomotiven der BR V 36 im Nahverkehr rund um Wuppertal.  
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 45249



**Triebwagenbeiwagen VB 147 der DB**  
Betriebs-Nr. VB 147 012 Wt

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 45245



**Triebwagenbeiwagen VB 147 der BBÖ**  
Betriebs-Nr. 7558.07

In Österreich verblieben, neben dem 1948 an die DB zurückgegebenen VT 137 008, noch acht Beiwagen der Bauart C4v 31-32 und einer der Bauart BC4iv 34. Sie wurden in die BBÖ typischen Triebwagenfarben umlackiert, behielten aber zunächst ihre alten DRG Nummern.  
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016





# INTERCITY IC 2 - TWINDEXX VARIO® DOPPELSTOCKWAGEN FÜR DB FERNVERKEHR

INNOVATIVE ELEKTRONIK AN BORD:  
INTELLIGENTE BUSTECHNIK FÜR NOCH MEHR SPIELSPASS



## Intercity „IC 2“ TWINDEXX Vario® Doppelstock für DB Fernverkehr

„IC 2“ ist der neue Name für die seit dem Fahrplanwechsel zum 13.12.2015 eingesetzten TWINDEXX-Vario® Züge bei DB Fernverkehr. Schon im Jahr 2010 erhielt Bombardier Transportation einen ersten Auftrag über 27 fünfteilige Doppelstockwagenzüge in Kombination mit Lokomotiven der BR 146.5 aus einem vorab geschlossen Rahmenvertrag über insgesamt 800 Doppelstockwagen mit der DB AG. Weitere 17 Züge wurden im März 2015 in Auftrag gegeben. Der TWINDEXX-Vario® ist eine Weiterentwicklung der bewährten Doppelstockplattform aus Görlitz. Pro Zug stehen 468 Sitzplätze, davon 70 in der 1. Klasse sowie 10 Fahrradstellplätze zur Verfügung. Die Höchst-

geschwindigkeit der Züge beträgt 160 km/h. Im neuen Fernverkehrskonzept von DB Fernverkehr werden die IC 2 nach und nach alle bisherigen IC Züge ablösen. Als erste Relationen werden seit dem Fahrplanwechsel Leipzig – Norddeich Mole, Dresden – Köln und Koblenz – Norddeich Mole gefahren. Die BRAWA Modelle der TWINDEXX Vario® IC-Doppelstockwagen lassen sich ideal mit der TRAXX Ellok BR 146.5 der DB AG (Best.-Nr. 43976 – 43979) zu einem vorbildgerechten Zug kombinieren. Mehr unter [www.brawa.de](http://www.brawa.de)

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

| Bestellnummern   | BASIC +  | EXTRA                                |
|--|--|--------------------------------------|
|  | Analog =   | Digital =                            |
| <b>TWINDEXX Vario® IC-Doppelstock-Wagenset 3er-Einheit</b><br>Betriebs-Nr. 50 80 86-81 873-1 / 50 80 26-81 402-2 / 50 80 26-81 469-1<br>(Inhalt: 1 Steuerwagen, 2 Mittelwagen 2. Klasse) | Best.-Nr. <b>44504</b> <sup>1)</sup>   | Best.-Nr. <b>44507</b> <sup>3)</sup> |
| <b>TWINDEXX Vario® IC-Doppelstock-Mittelwagen 1. Klasse</b><br>Betriebs-Nr. 50 80 16-81 171-5<br>(Ergänzung zu Triebzug 44504 oder 44507)  | Best.-Nr. <b>44505</b> <sup>2)</sup>   | Best.-Nr. <b>44508</b> <sup>2)</sup> |
| <b>TWINDEXX Vario® IC-Doppelstock-Mittelwagen 2. Klasse</b><br>Betriebs-Nr. 50 80 26-81 468-3<br>(Ergänzung zu Triebzug 44504 oder 44507)  | Best.-Nr. <b>44506</b> <sup>2)</sup>   | Best.-Nr. <b>44509</b> <sup>2)</sup> |
| Funktionen & Hinweise  | Analog =   | Digital =                            |
| Lichtwechsel (Steuerwagen)   |  |                                      |
| Schlusslicht extra schaltbar   |  |                                      |
| Führerraumlicht  |  |                                      |
| Fahrgastraumlicht  | nicht nachrüstbar  |                                      |
| Rangierlicht   |  |                                      |
| Fernlicht  |  |                                      |
| Zugzielanzeige   |  |                                      |
| Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar   |  |                                      |
| Digitalschnittstelle   | PluX22   | PluX22                               |
| Decoder  |  |                                      |
| Sound  |  |                                      |
| <b>Hinweise</b>  | <sup>1)</sup> Für den Wechselstrombetrieb wird der Wechselstrom-Radsatz Art.Nr.: 2192 und Funktionsdecoder 99816 und Wechselstrom-Schleifer 2222 benötigt<br><sup>2)</sup> Für Wechselstrombetrieb wird der Wechselstrom-Radsatz Art.Nr.: 2192 benötigt<br><sup>3)</sup> Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung<br><ul style="list-style-type: none"> <li>Die nachträgliche Ausstattung mit Innenbeleuchtung ist nicht möglich</li> <li>Einfacher Decoderneubau ohne umfangreiche Neuprogrammierung</li> </ul> <sup>4)</sup> Für Wechselstrombetrieb wird der Wechselstrom-Radsatz Art.Nr.: 2192 benötigt<br><sup>5)</sup> Soundfunktionen nur in Verbindung mit BR 146.5 Artikel 43976 ff verfügbar<br><ul style="list-style-type: none"> <li>Lichtsteuerung der einzelnen Wagen untereinander über ZugBUS</li> <li>Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)</li> </ul> |                                      |



**Produktempfehlung:** passend zu TRAXX Ellok BR 146.5 der DB AG (Best.-Nr. 43976 – 43979), siehe Seite 10

### Digitalversion EXTRA (44507, 44508, 44509):

- Alle Ausstattungsdetails wie Basisversion
- Inkl. vollständiger Innenbeleuchtung

- Innenbeleuchtung in jedem Wagen einzeln ansteuerbar mit ZugBUS
- Beleuchtete Zugzielanzeige an allen Wagen



## ALLES DRIN, ALLES DRAN. DIE 3YG-PÄRCHEN MIT VIELEN ANGESETZTEN TEILEN



ORIGINALFOTO: SLG, EISENBAHNSTIFTUNG, BURKHARD WOLLNY

NACHBILDUNG DES RAUTENMUSTERS AN ALLEN TRITTEN

MEHRTEILIGE INNENEINRICHTUNG, MEHRFARBIG LACKIERT

EXAKT NACHGEBILDETER RAHMEN MIT VIELEN ANGESETZTEN EINZELTEILEN

PASSGENAU EINGESETZTE FENSTER

FÜR INNENBELEUCHTUNG UND SCHLUSSBELEUCHTUNG VORBEREITET

VERSCHIEBBARE MITTELACHSE

FEINE NACHBILDUNG DER DACHSCHWEISSNÄHTE

FEDERNDER GUMMIWULST

HANDMUSTER



### Personenwagen B3yg der DB, 2er-Set

Betriebs-Nr. 87 518 Köl / 87 519 Köl

Zu Beginn der 50er-Jahre setzte die kurz zuvor neugegründete Deutsche Bundesbahn (DB) für den Vorort- und Personenzugverkehr allein etwa 6.000 3-achsige Personenwagen ein. Der allgemeine Erhaltungszustand dieser, damals rund 50 Jahre alten Fahrzeuge mit hölzernem Aufbau, war entsprechend schlecht. Aus diesem Grund stellte die DB die Wirtschaftlichkeit einer Aufarbeitung der Schadgruppe R5, bei der die alten Wagen jedoch nicht modernisiert worden wären, mit derer eines vollständigen Umbau gegenüber. Ein Ersatz durch komplette Neubauten schied aus finanzieller Sicht aus. Da die Kosten für die Aufarbeitung im Schnitt identisch, bzw. sogar die errechneten 35.000,- DM eines Umbau überstiegen, fiel die Entscheidung entsprechend leicht zu Gunsten des Umbau. Die Umbauten wurden auf die Ausbesserungswerke Neuaubing, Karlsruhe, Ludwigshafen, Limburg und Hannover verteilt. So konnte mit der Fertigung von zunächst 1.230 Wagen ab dem 01.02.1954 begonnen werden, die sich auf die neuen Gattungen C3yg, BC3yg und CPw3yg verteilten. Unter Weiterverwendung der Untergestelle verschiedenster Länderbauarten wurde durch Vorschuhlen, Einschweißen oder Verkürzen die

einheitliche Länge von 13.300 mm über Puffer erreicht. Der neue, vollständig geschweißte Wagenkasten entstand anfangs als sogenannter Spantenbau. In der Serienfertigung stellte sich das jedoch als nicht wirtschaftlich raus. Das Ausbesserungswerk Hannover ging daher schon frühzeitig dazu über die einzelnen Kastensegmente einzeln vorzufertigen und erst am Schluss Wände, Vorbauten und Dach zusammen zu schweißen. Auf dem nun gleichen Grundriss mit asymmetrischer Aufteilung gab es auf der kleineren Seite immer ein 3. Klasse Abteil mit Toilette. Am Handbremsende hingegen wahlweise ein großes 2. Klasse, 3. Klasse oder Packabteil mit einem Platz für den Zugführer. Insgesamt entstanden bis 1959 rund 6.500 3yg-Umbauwagen, die in den 50er und 60er-Jahren aus dem Berufsverkehr nicht weg zu denken waren. Zur Erhöhung des Fahrkomforts wurden immer zwei Wagen als sogenannte „3yg-Pärchen“ mit einer Vorspannung von 3 t fest zusammen gekuppelt. Mit der Klassenreform und dem Wegfall der 3. Wagenklasse änderte sich die Bezeichnung der Wagen in B3yg, AB3yg und BD3yg.

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Best.-Nr. 46300



- Alle Griffstangen frei stehend
- Berücksichtigung aller Unterschiede am Rahmen für AB3yg, B3yg und BPw3yg
- Exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen
- Federnder Gummiwulst
- Feine Nachbildung der Dachschweißnähte
- Frei stehende Bremsanlage und Wagenkastenstützen
- Für Innenbeleuchtung und Schlussbeleuchtung vorbereitet
- Kurzkupplungskinematik
- Mehrteilige Inneneinrichtung, mehrfarbig lackiert
- Maßstäbliche Schlusslichter
- Maßstäblich schmaler Rahmen
- Passgenau eingesetzte Fenster
- Spitzenlagerung aus Metall
- Stirnseitige Fenster im Zugführerabteil des BPw3yg
- Nachbildung des Rautenmusters an allen Tritten
- Verschiebbare Mittelachse

Produktempfehlung: passend zu Diesellok V 100 der DB und Personenwagen 4yg



# KOMBINATIONSBEISPIEL

SO FAHREN ECHTE MODELLBAHNPROFIS EPOCHENGERECHT

Zu einem möglichst originalgetreuen Fahrbetrieb auf Ihrer Modellbahnanlage gehört eine epochengerechte Kombination von Loks mit den dazu passenden Wagen. Wir zeigen Ihnen hier anhand von einem Beispiel, wie Sie Züge vorbildgerecht zusammenstellen können.

Viele weitere Beispiele finden Sie auch unter [www.brawa.de](http://www.brawa.de).

Hier erhalten Sie zu zahlreichen Loks und Wagen entsprechende Produktempfehlungen.

PERSONENWAGEN AB4YG  
DER DB  
SIEHE SEITE 32

PERSONENWAGEN BC4I  
UND C4I DER DB  
SIEHE SEITE 79

PERSONENWAGEN 3YG  
DER DB  
SIEHE SEITE 26

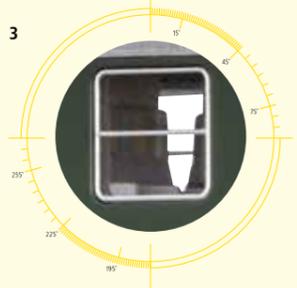
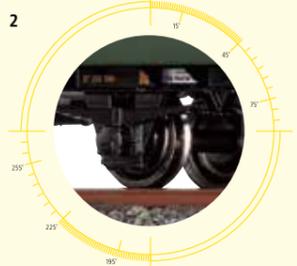
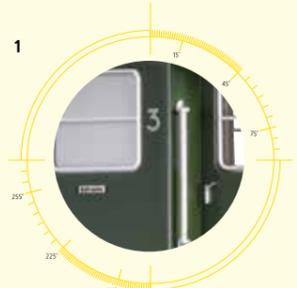
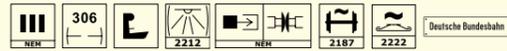
GEPÄCKWAGEN MD4YGE  
DER DB  
SIEHE SEITE 36

DIESELLOK V 100 DER DB  
SIEHE SEITE 12



HANDMUSTER

Best.-Nr. 46301



- 1 Alle Griffstangen frei stehend
- 2 Verschiebbare Mittelachse
- 3 Passgenau eingesetzte Fenster

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 46301)

Personenwagen BC3yg und  
C3yg der DB, 2er-Set  
Betriebs-Nr. 37 332 Köl / 87 774 Köl

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016



HANDMUSTER

Best.-Nr. 46302



Personenwagen B3yg und  
BPw3yg der DB, 2er-Set  
Betriebs-Nr. 87 396 Köl / 99 407 Köl

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016





**Personenwagen B3yg der DB, 2er-Set**  
 Betriebs-Nr. 86 136 Esn / 86 137 Esn  
 LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016



HANDMUSTER

Best.-Nr. **46303**



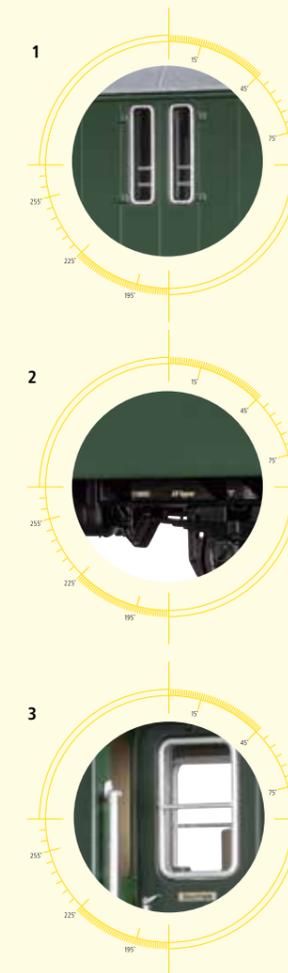
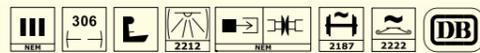
HANDMUSTER

Best.-Nr. **46304**



HANDMUSTER

Best.-Nr. **46305**



- 1\_Berücksichtigung aller Unterschiede am Rahmen für AB3yg, B3yg und BPw3yg
- 2\_Exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen
- 3\_Stirnseitige Fenster im Zugführerabteil des BPw3yg

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 46305)

**Personenwagen AB3yg und B3yg der DB, 2er-Set**  
 Betriebs-Nr. 37 207 Esn / 86 123 Esn  
 LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

**Personenwagen B3yg und BD3yg der DB, 2er-Set**  
 Betriebs-Nr. 86 243 Esn / 99 443 Esn  
 LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016



\*

## UMBAUWAGEN VON IHRER SCHÖNSTEN SEITE

PERSONENWAGEN 4YG DER DB



Aufgrund des großen Mangels an Reise- und Eilzugwagen nach dem 2. Weltkrieg und dem allgemein schlechten Zustand des Fahrzeugparks wurde schon mit der Präsentation der 3-achsigen Umbauwagen auch ein Umbauprogramm für 4-achsige Wagen angekündigt. Konstruktiv wurde die Entwicklung der neuen 4yg-Wagen sehr nahe an die der 3yg-Wagen angelehnt, was zur Übernahme zahlreicher Komponenten führte. Die Ähnlichkeit zwischen beiden Wagenbauarten ist daher unverkennbar. Allerdings erhielten die 4yg einen Mitteleinstieg, der sich schon bei den neuen 26,4 m Städtesschnellzugwagen bewährt hatte und zu einer symmetrischen Aufteilung führte. Als Spenderwagen dienten größtenteils 4-achsige Abteilwagen preußischer Bauart.

Die Fahrzeugrahmen der Spenderwagen wurden alle auf die einheitliche Länge von 19.460 mm gebracht und dann mit dem neuen stählernen Aufbau fest verbunden. Der erste Probewagen wurde noch im Jahr 1955

durch das Aw Hannover geliefert. In den Folgejahren bis Anfang der 1960er entstanden so über 1.800 Wagen der drei Hauptgattungen AB4yg, B4yg und BPw4yg. Für die bis 1958 gebauten Wagen verwendete man noch aufgearbeitete Drehgestelle der preußischen Regelbauart und Schwanenhalsdrehgestelle. Danach verbaute man das neu entwickelte Minden-Deutz leicht Drehgestell. Für den unabhängigen Einsatz mit allen drei Traktionsarten erhielten alle Wagen sowohl eine Dampf- wie auch E-Heizung. Durch die späte Lieferung der AB4yg war eine typenreine Zugbildung nicht von Anfang an möglich und so reihte man bis 1958 meist A- oder AB-Vorkriegseilzugwagen in die aus B4yg-Wagen gebildeten Züge ein. Dabei verteilten sich die Wagen über das gesamte Bundesgebiet. Aus dem eigentlichen Vorhaben, alle Wagen zum 1.1.1990 auszumustern wurde jedoch nichts, da aufgrund der Wende der Bedarf an Wagen stark anstieg. So kamen vereinzelt sogar Wagen bis nach Berlin. Erst zum 28.2.1994 sind die letzten 4yg-Wagen aus dem Bestand der Deutschen Bahn ausgemustert worden.

- Alle Griffstangen frei stehend, auch am Mitteleinstieg
- Berücksichtigung aller Unterschiede am Rahmen für AB4yg und B4yg
- Einzelsitze
- Mehrteilige Drehgestelle in exakter Nachbildung
- Exakt nachgebildetes Chassis mit vielen angesetzten Einzelteilen
- Frei stehende Wagenkastenstützen
- Für Innenbeleuchtung (Best.-Nr. 2212) und Schlussbeleuchtung (Best.-Nr. 2216) vorbereitet
- Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert
- Kurzkupplungskinematik
- Maßstäblich schmaler Rahmen
- Maßstäbliche Schlusslichter
- Mehrteilige Inneneinrichtung
- Nachbildung der Dachschweißnähte
- Passgenau eingesetzte Fenster
- Stirnseitige Fenster im Zugführerabteil
- Trittrostnachbildung an allen Einstiegen
- Vollständige Wiedergabe der Bremsanlage

PERSONENWAGEN 4YG  
DER DB  
SIEHE AB SEITE 33

DIESELLOK V 100.10 DER DB  
SIEHE SEITE 12



Best.-Nr. 46081



**Personenwagen AB4yg der DB**  
Betriebs-Nr. 34 054 Mst

- Mit Minden-Deutz 41 Drehgestellen

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 46082



**Personenwagen B4yg der DB**  
Betriebs-Nr. 75 480 Mst

- Mit Schwanenhals Drehgestellen

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 46083



**Personenwagen B4yg der DB**  
Betriebs-Nr. 75 530 Mst

- Mit Schwanenhals Drehgestellen

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 46084



**Personenwagen BD4yg der DB**  
Betriebs-Nr. 98 029 Mst

- Mit Schwanenhals Drehgestellen

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **46085**

**Personenwagen AB4yg der DB**  
Betriebs-Nr. 32 188 Ksl

- Mit Minden-Deutz 41 Drehgestellen

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **46089**

**Personenwagen AB4yg der DB**  
Betriebs-Nr. 50 80 38-11 241-5

- Mit Minden-Deutz 41 Drehgestellen
- Ausführung mit Raucher- / Nichtraucher-piktogrammen

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **46086**

**Personenwagen B4yg der DB**  
Betriebs-Nr. 75 562 Ksl

- Mit Preußischem Regeldrehgestellen

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **46090**

**Personenwagen B4yg der DB**  
Betriebs-Nr. 50 80 29-11 502-1

- Mit Schwanenhals Drehgestellen
- Ausführung mit Raucher- / Nichtraucher-piktogrammen

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **46087**

**Personenwagen B4yg der DB**  
Betriebs-Nr. 75 418 Ksl

- Mit Preußischem Regeldrehgestellen

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **46091**

**Personenwagen B4yg der DB**  
Betriebs-Nr. 50 80 29-11 518-7

- Mit Preußischem Regeldrehgestellen
- Ausführung mit Raucher- / Nichtraucher-piktogrammen

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **46088**

**Personenwagen BD4yg der DB**  
Betriebs-Nr. 98 254 Ksl

- Mit Preußischem Regeldrehgestellen

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **46092**

**Personenwagen BD4yg der DB**  
Betriebs-Nr. 50 80 82-12 127-0

- Mit Minden-Deutz 41 Drehgestellen
- Ausführung mit Raucher- / Nichtraucher-piktogrammen

LIEFERTERMIN: 1. QUARTAL 2016



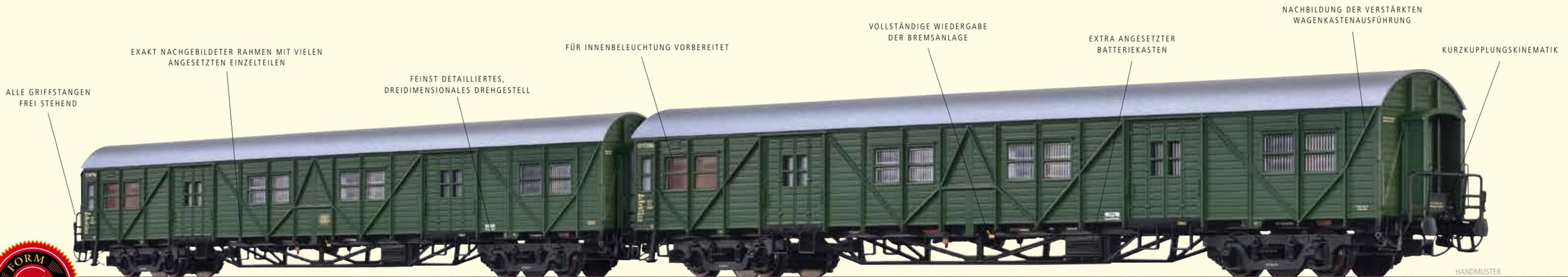
**Gepäckwagen MPw4ie-50 (MD4ie) der DB**  
Betriebs-Nr. 113 975 Esn

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016



**Gepäckwagen MPw4yge-57 (MD4yge) der DB**  
Betriebs-Nr. 113 710 Ffm

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016



**Gepäckwagen MPw4yge-57 (MD4yge) und MPw4ie-50 (MD4ie) der DB, 2er-Set**  
Betriebs-Nr. 113 725 / 113 967 Hmb

Bei den Gepäckwagen für Fernschnellzüge bestand nach Kriegsende ein grosser Mangel an Fahrzeugen. Die junge DB beschloss jedoch die zur Verfügung stehenden Mittel für den Neubau von Reisezugwagen einzusetzen und das Gepäckwagenproblem auf der Basis von Umbauten zu lösen. Dazu nutzte sie die rund 600 nach Kriegsende in ihrem Bestand verbliebenen Behelfspersonenwagen. Diese waren aufgrund ihrer Innenausstattung und der mässigen Laufeigenschaften den Reisenden nicht mehr zuzumuten. Je zwei dieser Wagenkästen wurden verbunden, mit einem Sprengwerk versehen und auf zwei Drehgestelle amerikanischer Bauart gesetzt. Die so ab 1950 entstandenen rund 290 Gepäckwagen wurde als MPw4ie-54/55 und MPw4yge-57 bezeichnet. Verfügten die ersten Wagen nur über die offenen Aufstiegsbühnen ihrer Spenderwagen, so wurden diese schnell mit einem „Übergangstunnel“ versehen um einen witterungsgeschützten Übergang

zum nächsten Wagen zu bieten. In der Folge erhielt dieser Übergang auch einen Gummiwulst um den Anschluss an moderne Wagen herzustellen. Nach den gleichen Baugrundsätzen liess die DB zahlreiche Arzt- und Hilfsgerätewagen bauen. Die Wagen liefen anfänglich im hochwertigen Schnellzugdienst, mit dem Aufkommen von Neubauwagen wanderten sie in den Expressgut- und Bezirksverkehr ab. Für den Transport frisch geschlüpfter Küken erhielten einige Wagen zusätzliche Einrichtungen und verkehrten so in Schnellzügen zwischen Italien und Deutschland. Zahlreiche Wagen der ab 1966 als MDyg-986 und -996 bezeichneten Fahrzeuge, wurden noch modernisiert und mit Plattenwänden und neuen gummi gefassten Fenstern ausgerüstet. Solcherart überdauerten sie auch das Jahr 1989 und kamen im Expressgutverkehr jetzt auch auf das DR-Gebiet. Ein tragisches Zugunglück beendete die Einsätze 1992 schlagartig.

Ein Bauzugwagen hatte einen Puffer verloren, was eine Entgleisung von 14 Güterwagen bewirkte, mit denen ein entgegenkommender Schnellzug kollidierte. Ursache war die Materialermüdung der Konsole, auf der die Puffer befestigt waren um Platz für die Zugangsbühne zu schaffen. In der Folge wurden alle Wagen mit solchen Konsolen abge-

stellt und nur diejenigen saniert, deren Einsatz unvermeidlich war. Das betraf zwar die auf derselben Basis entstandenen Hilfsgerätewagen, nicht aber die MDyg.  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Best.-Nr. **46252**



- Alle Griffstangen frei stehend
- Exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen
- Extra angesetzter Batteriekasten
- Feinst detailliertes, dreidimensionales Drehgestell
- Frei stehende Bremsanlage
- Für Innenbeleuchtung vorbereitet
- Kurzkupplungskinematik
- Mehrteilige und mehrfarbige Inneneinrichtung
- Passgenau eingesetzte Fenster
- Nachbildung der innen liegenden Vergitterung der Fenster
- Spitzenlagerung aus Metall
- Vollständige Wiedergabe der Bremsanlage

**Produkttempfehlung:** passend zu Personenwagen 4yg, Personenwagen BC4i und C4i, Personenwagen 3yg und Diesellok V 100 der DB

**Schienenwagen SSlA 44 der DRG**  
Betriebs-Nr. Köln 13 811

1934 lieferte SEAG die ersten beiden Versuchswagen der Gattung SSlma44. Sie bestanden aus St 52 und hatten jeweils ein abnehmbares Bremsenhaus aus Holz oder Stahl. Die weiteren Lieferungen bis 1939, ebenfalls aus St 52, hatten drei Querträger und sieben Rungenpaare. Ab 1941 baute man eine veränderte Variante. Diese bestand jetzt aus dem schwächeren St 37, was dazu führte, dass man einen vierten Querträger vorsehen musste. Seitlich gab es jetzt acht Rungenpaare. Für Fahrzeugtransporte hatte der Bremsenstand nur noch ein umlegbares Bühnengeländer. Insgesamt wurden bis Kriegsende ca. 3.500 Wagen gebaut. Nach 1945 waren die geschweißten Schienenwagen über halb Europa verteilt. Aus Frankreich ist sogar noch die Ausrüstung mit neuen Drehgestellen bekannt. Die DB hatte nach Kriegsende ca. 1.400 Wagen im Bestand, die DR schätzungsweise 500. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

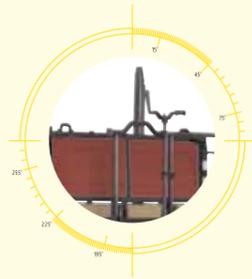
BETRIEBS-NR. ABWEICHEND



Best.-Nr. **47217**



**Modell:** Auslieferung ohne Ladegut; Bremsbacken in Radebene; extra angesetzte Achsbremsgestänge, Achslagerdeckel und Bremsanlage; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; originalgetreue dreidimensionale Wiedergabe des Fischbauchträgerrahmens; Wagenboden aus Zinkdruckguss; Wagenrungen steckbar und einzeln beiliegend



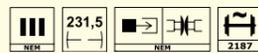
**Schienenwagen SSlma 44 der DR, Brit-US-Zone**  
Betriebs-Nr. 918 689

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

BETRIEBS-NR. ABWEICHEND



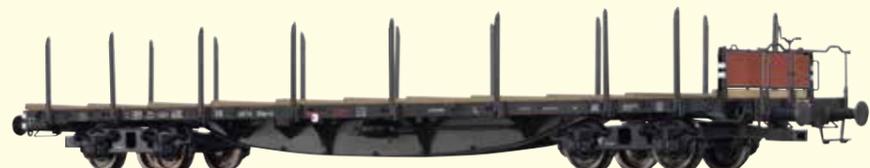
Best.-Nr. **47215**



**Schienenwagen SSlma 44 der DB**  
Betriebs-Nr. 918 712

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

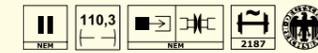
BETRIEBS-NR. ABWEICHEND



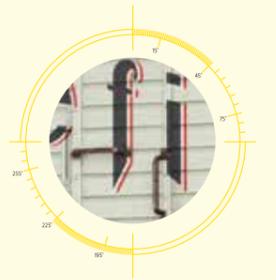
Best.-Nr. **47216**



Best.-Nr. **48284**



**Modell:** Achshalterstege aus dünnem Metall; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte U-Profile als Kastenstütze; extra angesetzte Lagerdeckel; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; Radsätze in Spitzenlage; Trittschufen extra angesetzt; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage



**Gedeckter Güterwagen G 10 „Wärmeschutzwagen Seefische“ der DRG**

Betriebs-Nr. Berlin 286

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **49031**



**Gedeckter Güterwagen G 10 „Schwarzer Friesen“ der MKO (Museumswagen)**

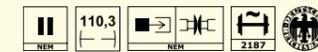
Betriebs-Nr. 47 103

Die „Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland“ in Norden, setzt in Ihren Zügen unter anderem einen in grau und blau gehaltenen, gedeckten Güterwagen des Gattungsbezirks „Karlsruhe“ ein, der für die bekannte Teefirma „Onno Behrends“ wirbt. Der „Schwarze Friesen“ ist eine Teemischung, die ihrem Namen alle Ehre macht. Besonders beliebt ist bei den Ostfriesen, die Kombination aus der sehr ausgeprägten Bitternis und dem feinen Aroma. Echte Kenner genießen diesen Tee mit Sahne und Kandis.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **49033**



**Gedeckter Güterwagen G 10 „Rittersport“ der DRG**

Betriebs-Nr. 513 654 [P]

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016





Best.-Nr. 49023



**Modell:** Achshalterstege aus dünnem Metall; Bremsbacken in Radebene; einzeln angesetzte U-Profile als Kastenstütze; extra angesetzte Lagerdeckel; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; Radsätze in Spitzenlagerung; Trittstufen extra angesetzt; Unterboden mit extra angesetzter Bremsanlage

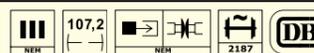
**Gedeckter Güterwagen G 10 „Persil“ der DRG**

Betriebs-Nr. Köln 535 329 [P]

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 49050



**Gedeckter Güterwagen G 10 „Darmol“ der DB**

Betriebs-Nr. 512 740 [P]

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

**Gedeckter Güterwagen G 10 der DB**

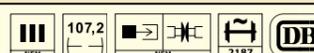
Betriebs-Nr. 125 325

Tarifliche Bedingungen einerseits und technische Gegebenheiten andererseits führten dazu, dass alle Länderbahnverwaltungen gedeckte Güterwagen mit fast gleichen Abmessungen und Ladegewichten entwickelten. Es handelte sich um Wagen mit 4,5 m Radstand, einer Länge über Puffer von 9,3 m bei ungebremsten Wagen, einem Ladegewicht von 15 t (später 17,5 t) und einer Bodenfläche von etwa 21 Quadratmeter. Der meistverbreitete dieser Länderbahnwagen war der nach preußischem Musterblatt Ild8, von dem allein 47.533 gebaut wurden. Nach der Gründung des Deutschen Staatsbahn Wagen Verbandes DWV 1909 wurde daraus der Verbandswagen Bauart A2 entwickelt. Dieser G 10 wurde ab 1911 in einer Gesamtstückzahl von sagenhaften 121.770 gebaut. Damit war es weltweit der häufigste gedeckte Güterwagen. Er dominierte bis in die 60er-Jahre das Bild der deutschen Güterzüge.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 49085



Best.-Nr. 49057



ÖBB

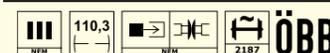
**Gedeckter Güterwagen G 10 „PEZ“ der ÖBB**

Betriebs-Nr. 127 313

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 49060



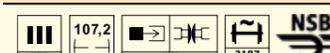
**Bierwagen „Heineken“ der ÖBB**

Betriebs-Nr. 563 112 [P]

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 49065



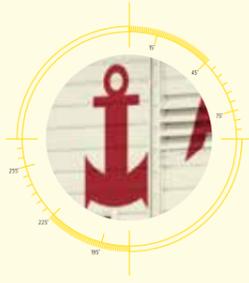
NSB

**Gedeckter Güterwagen G 10 der NSB**

Betriebs-Nr. G 33 356

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016





Best.-Nr. **49068**

III 110,3 2187 SNCF

**Bierwagen „Ancre Pils“ der SNCF**  
Betriebs-Nr. 505 051 [P]

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **48330**

III 135 2181 SNCF

**Kühlwagen UIC Standard 1 „Evian“ der SNCF**  
Betriebs-Nr. 506 011 [P]

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

**Modell:** Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; feinste Bedruckung; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; Radsätze in Spitzenlagerung



Best.-Nr. **49069**

III 110,3 2187 SNCF

**Bierwagen „Biere de Sarrebourg“ der SNCF**  
Betriebs-Nr. 505 261 [P]

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **48332**

IV 135 2181 SNCF

**Kühlwagen UIC Standard 1 „STEF“ der SNCF**  
Betriebs-Nr. 11 87 082 7 068-1 [P]

Der internationale Eisenbahnverband UIC nahm in seine Vorschläge von standardisierten Wagenbauarten zwei Kühlwagentypen auf. Die Staatsbahnen Griechenlands, Marokkos, Italiens, der Schweiz, Frankreichs, der Niederlande und Belgiens beschafften Exemplare des St. 1.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

**Kühlwagen UIC Standard 1 „Bell“ der SBB**  
Betriebs-Nr. 21 85 802 0 606-4 [P]

Der internationale Eisenbahnverband UIC nahm in seine Vorschläge von standardisierten Wagenbauarten zwei Kühlwagentypen auf. Der Standard 1 (St. 1) wurde zum bis heute meistgebauten Kühlwagen. Fleischfirmen, Brauereien und Lebensmittelketten stellten diesen Kühlwagen ein. Insgesamt wurden circa 6.500 Exemplare gebaut. In den 60er- und 70er-Jahren existierte kaum ein Güterzug ohne den zuverlässigen Wagen. Über Endbühnen konnten die Eiskammern von Hand mit Eisstangen bestückt werden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **48333**

IV 135 2181

**Modell:** Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; feinste Bedruckung; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; Radsätze in Spitzenlagerung



Best.-Nr. **48329**

IV 135 2181 DB

**Kühlwagen UIC Standard 1 „Transthermos Kühlverkehr“ der DB**  
Betriebs-Nr. 11 80 083 0 023-8 [P]

Der UIC Standard 1 (St. 1) ist bis heute der meistgebaute Kühlwagen. Er wurde hauptsächlich zum Transport von Obst, Gemüse, Fleisch und Fisch verwendet. Neben den Staatsbahnen besaßen auch viele Privatfirmen solche Wagen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016





Best.-Nr. **47018**



**Modell:** Chassis und Räder aus Metall; feinste Bedruckung und Lackierung; filigranes Drehgestell; mehrteilige Bremsanlage und Bremsbacken in Radebene; schwenkbare Rungen

#### Flachwagen RRym der DR Betriebs-Nr. 60-21-74

Die Deutsche Reichsbahn in der ehemaligen DDR beschaffte ab 1952 die sechsachsigen Flachwagen mit niederen Bordwänden der Gattung RRym 60. Sie waren ursprünglich für den Transport von Militärfahrzeugen gedacht, wurden von der DR jedoch universell eingesetzt. Mit ihnen wurden sowohl schwere Einzellasten wie Fahrzeuge oder Maschinenteile als auch Stahlwerkserzeugnisse wie Profilbündel transportiert.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **47019**



**Modell:** Feinste Bedruckung und Lackierung; feinste Gravuren

#### Flachwagen Samm der DR Betriebs-Nr. 31 50 482 0326-1

Ab 1952 baute der Waggonbau Niesky sechsachsige Schwerlastwagen für die Deutsche Reichsbahn. Die Wagen hatten klappbare Bordwände aus Stahlblech und waren bereits für den geplanten Einbau automatischer Kupplungen (AK) vorbereitet. Neben dem Transport von schweren Einzellasten war auch der Einsatz im Bauzugdienst und der Transport von Gleisbaumaterialien an der Tagesordnung.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **47017**



#### Flachwagen Samms-u 453 der DB AG

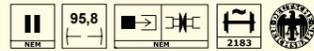
Betriebs-Nr. 31 80 482 0436-2

Noch in den 90er-Jahren waren die Schwerlastwagen der Deutschen Reichsbahn im Bestand der DB AG zu finden. Die in Belgien und Jugoslawien gebauten sechsachsigen Wagen hatten eine Tragfähigkeit von 89t, waren mit einer Knorr-Einheitsbremse und einer bodenbedienbaren Handbremse ausgerüstet. Aus der ursprünglich zugedachten Aufgabe – der Transport von schweren Kettenfahrzeugen – war inzwischen aber eine eher zivile Nutzung geworden.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 47840



Modell: Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Radsätze in Spitzenlagerung; Räder aus Metall

Kesselwagen K2 „Berentzen“  
der DRG

Betriebs-Nr. 579 259

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 47839



Modell: Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; Radsätze in Spitzenlagerung; Räder aus Metall

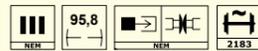
Kesselwagen K2 „Mövenpick“  
der SBB

Betriebs-Nr. 541 345 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 47837



Gedeckter Güterwagen K2  
der MThB

Betriebs-Nr. SP 1101

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 47838



Gedeckter Güterwagen K2  
„Ovomaltine“ der SBB

Betriebs-Nr. 31 616

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 47836



Gedeckter Güterwagen K2 der BLS

Betriebs-Nr. 3102

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



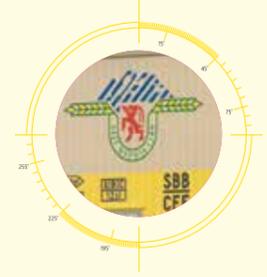
Best.-Nr. 47841



Gedeckter Güterwagen K2  
„Calanda“ der SBB

Betriebs-Nr. 518 069 P

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



### Gedeckter Güterwagen Glr 22 der DB

Betriebs-Nr. 190 005

Die Deutsche Bundesbahn hatte nach 1945 zahlreiche Glr-Wagen in ihrem Bestand – eine Zählung 1952 ergab 700 Fahrzeuge. Viele von ihnen waren nach 1945 verschlissen und mussten einer Vollaufarbeitung unterzogen werden. Bei Handbremswagen wurde dabei das Bremserhaus demontiert und nur eine Handbremsbühne ohne Witterungsschutz belassen. Vereinzelt wurden außerdem neue Lade- und Lüftungsklappen aus Aluminium eingebaut und in den äußeren Bretterfeldern zusätzliche Endfeldverstärkungen angebracht. Anfang der 60er-Jahre war dann das Ende der Nutzungszeit erreicht. In einem groß angelegten Programm erfolgte der Umbau zu modernen G-Wagen der Gattung Glimms 61, denen man ihren Ursprung nicht mehr ansah. Der Bestand an Glr 22 reduzierte sich jetzt entsprechend schnell. Waren am 31.12.1960 noch 660 Fahrzeuge im Bestand, trugen am 31.12.1966 nur noch 182 die nun gültige Bezeichnung Gbkl 238.

LIEFERBAR



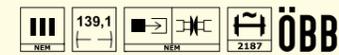
Best.-Nr. 48711



**Modell:** Achshalter aus geprägtem Blech; extra angesetzte Bremsanlage, Federpakete, Radlager und Trittstufen; feine Gravuren und Nieten; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik; originalgetreuer Nachbau des Rahmens; Räder auch innen profiliert



Best.-Nr. 48706



### Gedeckter Güterwagen Glt 23 „Steyr Puch“ der ÖBB

Betriebs-Nr. 222 943

LIEFERBAR



Best.-Nr. 48713



### Gedeckter Güterwagen Glr 22 „Löwenhof“ der DB

Betriebs-Nr. 190 236

LIEFERBAR



Best.-Nr. 48710



**Modell:** Achshalter aus geprägtem Blech; extra angesetzte Bremssteller, Federpakete, Radlager und Trittstufen; feine Gravuren; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik; originalgetreuer Nachbau des Unterbodens; Räder auch innen profiliert; Rungen einzeln gesteckt

### Rungenwagen R 20 der DB

Betriebs-Nr. 81 111

Die rund 800 Rr 20 der DB wurden nach dem Krieg relativ schnell mit neuen Pressblechungen ausgerüstet. Neben der Erhöhung der Stabilität und Lebensdauer wurde damit auch eine Umnutzung als Heizmaterial verhindert, das kurz nach dem Krieg noch knapp war. Bei vielen Wagen entfielen die Rungen aber auch ganz. Solcherart als R(o) gekennzeichnet, dienten sie nun vornehmlich dem Fahrzeugtransport. Da hierbei aber die Ausnutzung des Ladegewichts sehr ungünstig war, wurde auf die Beschaffung neuer doppelstöckiger Autowagen gedrängt.

LIEFERBAR

### Gedeckter Güterwagen Glr 22 „Bauknecht“ der DB

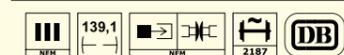
Betriebs-Nr. 192 000

Firmen mit regelmäßig hohem Frachtaufkommen stellten eigene Güterwagen in den Park der DB ein. Diese waren am „P“ hinter der Wagennummer zu erkennen und in der Regel auf einem Bahnhof beheimatet. Teilweise trugen sie auch eine auffällige Reklame, die auf den Einsteller hinwies. Die Firma „Bauknecht“ produziert seit 1948 elektrische Haushaltsgeräte. In gedeckten Güterwagen gelangten diese dann von Württemberg und dem Saarland in alle Welt. Die Firma Bauknecht besaß auf der Strecke der Schwäbischen Waldbahn insgesamt 3 Fabriken in Schomdorf, Laufmühle und Welzheim.

LIEFERBAR



Best.-Nr. 48714



Best.-Nr. 48726



### Rungenwagen R 20 der ČSD

Betriebs-Nr. 3-36792

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016





\*

## GESCHWEISST, NICHT GENIETET. MIT DER LIZENZ FÜR TOLLE DETAILS



BETRIEBS-NR. ABWEICHEND

### Gedeckter Güterwagen Gms 30 der DRG Betriebs-Nr. 2134

Die Einführung der Schweißtechnologie ab 1933 führte vermehrt dazu, dass die Deutsche Reichsbahn dazu überging, die Bauteile ihrer Wagen nicht mehr durch Nieten zu verbinden, sondern durch Schweißen. Der Vorteil der Schweißtechnik lag vor allem in der Gewichtsersparnis, die zur Heraufsetzung des Ladungsgewichtes genutzt werden konnte. Um auch dem Ruf nach höheren Geschwindigkeiten im Stückgutverkehr gerecht zu werden, entwickelte die DR ab 1936 den „Gs Oppeln“. Aufgrund seines 6000 mm Achsstandes konnte seine zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h festgelegt werden. Neben den durch die Schweißtechnik entfallenden Knotenblechen unterschied sich diese Wagenbauart hauptsächlich durch ihr spitzes Sprengwerk, das aufgrund des langen Achsstandes nötig geworden war. Der durch den kriegsbedingten sprunghaft angestiegenen Bedarf an Güterwagen führte ab 1938 zur Serienfertigung des „Gs Oppeln“. In den folgenden Jahren entstanden so rund 28.000 Wagen ohne und 6.100 Wagen mit Handbremse. Viele der

Wagen erhielten zudem eine Dampf- beziehungsweise sogar eine Elektroheizung und konnten somit problemlos in Eil- und Schnellzügen als Stückgutwagen eingesetzt werden. Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren die Wagen über ganz Europa verteilt und waren so zum Beispiel bei den Bahnverwaltungen von Österreich, Tschechoslowakei, Polen oder Belgien anzutreffen. Die Neuordnung der Fahrzeugnummern der jungen Deutschen Bundesbahn führte Anfang der 50er-Jahre dazu, dass aus den „Gs Oppeln“ die „Gms 30“ wurden. Ein Teil der Wagen kam sogar in den EUROP-Wagenpark und wurde dadurch international einsetzbar. Mit dem Aufkommen der ersten Neubaugüterwagen gegen Ende der 50-er Jahre kam der Entscheid gegen eine teure Vollaufarbeitung. Die noch vorhandenen Wagen wurden mit Einführung des UIC Nummernsystems in „Gms 200“ umgezeichnet und überlebten vereinzelt noch bis 1979.

LIEFERBAR

Best.-Nr. **48835**



- Metallachshalter
- Dreipunktlagerung
- Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau
- Einzel angesetzte Achslagerdeckel
- Bremsbacken in Radebene
- Einzel angesetzte Griffstangen und Tritte
- Extra angesetztes Achsbremsgestänge
- Extra angesetzte Bremsanlage
- Durchbrochene Wagenkastenstützen

### Gedeckter Güterwagen Gms 30 „EBzet“ der DB Betriebs-Nr. 221 401



Best.-Nr. **48832** III 104,6 NEM 2187 DB

LIEFERBAR

### Gedeckter Güterwagen Gms 30 „ALAK“ der DB Betriebs-Nr. 222 359



Best.-Nr. **48834** III 104,6 NEM 2187 DB

LIEFERBAR

### Gedeckter Güterwagen Gms 30 der DB / EUROP Betriebs-Nr. 225 636



Best.-Nr. **47933** III 104,6 NEM 2187 DB

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

### Gedeckter Güterwagen Gms 30 der DR Betriebs-Nr. 27 50 222 5432-8



Best.-Nr. **47921** IV 104,6 NEM 2187 DR

LIEFERBAR

### Gedeckter Güterwagen Gms 30 „Tetraethylblei“ der DR Betriebs-Nr. 21 50 010 0517-5 [P]



Best.-Nr. **47937** IV 104,6 NEM 2187 DR

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

### Gedeckter Güterwagen Gms 30 der CSD Betriebs-Nr. 1-33778



Best.-Nr. **48837** III 104,6 NEM 2187 ČSD

LIEFERBAR

### Gedeckter Güterwagen Gms 30 der SNCF Betriebs-Nr. 437 926



Best.-Nr. **48838** III 104,6 NEM 2187 SNCF

LIEFERBAR

### Gedeckter Güterwagen Gms 30 der NS Betriebs-Nr. 14 605



Best.-Nr. **48839** III 104,6 NEM 2187

LIEFERBAR





**Gedeckter Güterwagen Gms 30 der SAAR / ÖBB / SNCF / EUROP, 3er-Set**  
Betriebs-Nr. 22 019 / 140 651 / 438536

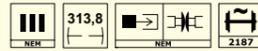
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



EUROP



Best.-Nr. **45901**



**Modell:** Bremsbacken in Radebene; Dreipunktlagerung; durchbrochene Wagenkastenstützen; einzeln angesetzte Achsbremsgestänge, Achslagerdeckel, Bremsanlage, Griffstangen und Tritte; Metallachshalter; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau

**Kesselwagen „Gasolin“ der DB**  
Betriebs-Nr. 565 218 P

Die Deutsche Gasolin Aktiengesellschaft wurde 1926 in Berlin-Charlottenburg gegründet. Über die Gasolin sollte vor allem das Leuna-Benzin vertrieben werden, es wurden jedoch auch andere Mineralölprodukte gehandelt. Im Jahre 1956 wurde Gasolin mit der Nitag-Tankstellenkette der Wintershall verschmolzen, die „Deutsche Gasolin-Nitag AG“ mit Firmensitz in Hannover war damals eine der größten deutschen Tankstellenketten. In eigenen Kesselwagen wurden die Erdölprodukte transportiert.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



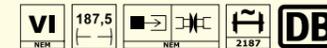
Best.-Nr. **47097**



**Modell:** Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; originalgetreu dargestelltes Fahrwerk



Best.-Nr. **48760**



**Modell:** Extra angesetzte Bremsanlage; fein detailliertes Y-25 Drehgestell; feinste Bedruckung und Lackierung; filigrane Geländer; Laufgitter geätzt

**Neubaukesselwagen Uia „BP“ der DB AG**  
Betriebs-Nr. 33 80 7957 108-3 P

LIEFERBAR

**Kesselwagen „VTG“ der DB**  
Betriebs-Nr. 20 80 077 3 215-8

Die VTG in Hamburg ist einer der größten Waggonvermieter Europas und insbesondere auf den Transport von Flüssigkeiten spezialisiert. Zum Bestand dieses Unternehmens gehörten auch Kesselwagen, die an Kunden aus der Chemiebranche vermietet wurden.

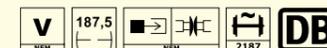
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **47098**



Best.-Nr. **48761**



**Neubaukesselwagen Uia „DEA“ der DB AG**  
Betriebs-Nr. 33 80 795 6 250-4

LIEFERBAR





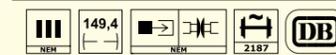
Best.-Nr. 49118



Modell: Aufbau mit 5 Behältern (Ekrt 212); Ausführung mit Übergangsbühne oder Handbremsbühne; Behälter abnehmbar; Bremsbacken in Radebene; Dreipunktlagerung; extra angesetztes Achsbremsgestänge; einzeln angesetzte Aufstiege, Bremsanlage und Tritte; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; Rahmen aus Zinkdruckguss



Best.-Nr. 49113



Modell: Aufbau mit 5 Behältern (Ddikr 621); Ausführung mit Übergangsbühne oder Handbremsbühne; Behälter abnehmbar; Bremsbacken in Radebene; Dreipunktlagerung; extra angesetztes Achsbremsgestänge; einzeln angesetzte Aufstiege, Bremsanlage und Tritte; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; Rahmen aus Zinkdruckguss

Behältertragwagen BTmms 58 der DB, mit Ddikr 621 „Flensburger“ Betriebs-Nr. 020 687

Zum Transport von Bier wurden ab 1955 eigene pa-Behälter entwickelt, welche zumeist als Privatbehälter einzelner Brauereien eingesetzt und entsprechend werbewirksam mit der jeweiligen Hauswerbung beschriftet wurden. Der Einsatz der Bier-Behälter auf der Schiene lief zum Ende der 80er-Jahre aus. Vereinzelt werden sie aber von Brauereien bis heute unter anderem für Großveranstaltungen eingesetzt.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

Behältertragwagen BTmms 58 der DB, mit Ekrt 212 „Langnese“ Betriebs-Nr. 020 373

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

Behältertragwagen BTmms 58 der DB, mit Ddikr 621 Betriebs-Nr. 020 150

Abgeleitet aus dem, für vier pa-Behältern ausgelegten, BTms 55 baute die Firma SEAG 1958 zwei Prototypen des BTmms 58. Der eine aus Leichtmetall und der andere aus ST 52 Stahl. Die gebauten Wagen konnte nun mit fünf pa-Behältern beladen werden. Der aus Stahl gefertigte Prototyp bewährte sich und wurde zur Serienreife weiter entwickelt. In den darauf folgenden Jahren entstanden insgesamt 2.100 Wagen der Gattung BTmms 58. Zur leichteren Abfertigung und Beladung hatte jeder Wagen an einem Ende eine, über den Puffern liegende Übergangsbühne oder dem Fahrzeugrahmen vorgesetzte Handbremsbühne. Zum Transport von Bier und anderen flüssigen Lebensmittel hielt die Deutsche Bundesbahn auch eigene pa-Behälter für andere vor. Insgesamt waren dies ca. 200 Behälter der Typen Ddikr 621-624, mit einem Fassungsvermögen von 5 m³.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



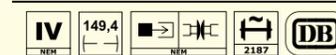
Best.-Nr. 49108



Modell: Aufbau mit 5 Behältern (Ddikr 621); Ausführung mit Übergangsbühne oder Handbremsbühne; Behälter abnehmbar; Bremsbacken in Radebene; Dreipunktlagerung; extra angesetztes Achsbremsgestänge; einzeln angesetzte Aufstiege, Bremsanlage und Tritte; feinste Bedruckung und Lackierung; Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm; original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau; Rahmen aus Zinkdruckguss



Best.-Nr. 49109



Behältertragwagen Lbs<sup>589</sup> der DB, mit Ddikr 621

Betriebs-Nr. 21 80 411 3 200-0

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 49112

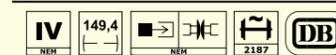


Behältertragwagen BTmms 58 der DB, mit Ddikr 621 „Tucher“ Betriebs-Nr. 020 436

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 49111



Behältertragwagen Lbs<sup>589</sup> der DB, mit Ddikr 621 „Stern Export“

Betriebs-Nr. 21 80 411 3 430-3

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016





**EIN KLASSIKER DER TREIBSTOFFVERSORGUNG.  
MIT SUPER DETAILS.**



**Kesselwagen 2-Achser „Alles klar mit Korn“ der DB**  
Betriebs-Nr. 21 80 735 5 831-2 [P]



Best.-Nr. **49212** IV 101 2187 DB

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

**Kesselwagen 2-Achser „Leuna“ der DR**  
Betriebs-Nr. 25 50 724 3057-2 [P]



Best.-Nr. **49211** IV 101 2187 DR

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

**Kesselwagen 2-Achser „Ugilor“ der SNCF**  
Betriebs-Nr. 571 865 [P]



Best.-Nr. **49208** III 101 2187 SNCF

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

**Kesselwagen 2-Achser der ČSD**  
Betriebs-Nr. 21 54 702 2272-4



Best.-Nr. **49210** IV 101 2187 ČSD

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

**Kesselwagen 2-Achser „Natronchemie“ der NS**  
Betriebs-Nr. 23 84 715 5 506-4



Best.-Nr. **49214** IV 101 2187 NS

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

**Kesselwagen 2-Achser der DSB**  
Betriebs-Nr. 40 86 9470313-8



Best.-Nr. **49207** IV 101 2187 DSB

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

**Kesselwagen 2-Achser „Monopolin/Albizol“ der DRG**  
Betriebs-Nr. 591 326

Mitte der 30er-Jahre führten die Fortschritte beim Leichtbau in schneller Abfolge zu neuen Generationen im Waggonbau. Die Einführung geschweißter Kessel ließ Gewichtseinsparungen zu, die einem erhöhten Ladegewicht zugutekamen. Infolgedessen wurde ab Ende der 30er-Jahre der Achsstand bei der klassischen zweiachsigen Kesselwagenkonstruktion von 4,00 m auf 4,50 m erhöht. Das Laufwerk entsprach der zur gleichen Zeit für die geschweißten DR-Wagen entwickelten Bauart und fiel durch seine langen Tragfedern auf, die auch bei höheren Geschwindigkeiten für einen ruhigen Lauf sorgten. Die so entstandene Konstruktion wurde bis 1943 in sehr großen Stückzahlen von vielen europäischen Waggonfabriken gebaut – allein MAN lieferte 2.250 Stück, obwohl das Unternehmen kein klassischer Kesselwagenhersteller war. Neben wenigen Privat-

einstellern wurden vor allem die Tarnfirmen des Deutschen Reiches im Rahmen der Kriegsvorbereitungen mit Lieferungen bedacht. Dazu zählten die „Wifo“ und diverse „Oelvereine“. Eindeutiger war der Einsteller da schon mit „Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven“ benannt – diese Wagen dienten der Treibstoffversorgung der U-Bootflotte. Insgesamt wurden von diesen Wagen mit Kesseln von 20 m<sup>3</sup>, 22 m<sup>3</sup> und 26,5 m<sup>3</sup> weit über 10.000 Stück gebaut. Nach dem Krieg waren sie über ganz Europa verstreut und kamen so als Privatwagen zu zahlreichen Firmen der Mineralölindustrie. Neben den klassischen Anstrichen in grau und schwarz erhielten viele auch auffällige Werbeanstriche in weiß und gelb (Mobil) bis grün und blau (Texaco / Aral). Die letzten Wagen waren bei der DR noch 1989 im Einsatz.  
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

Best.-Nr. **49220**



- Bremsbacken in Radebene
- Dreipunktlagerung
- Extra angesetztes Achsbremsgestänge
- Einzeln angesetzte Achslagerdeckel, Aufstiege, Tritte und Bremsanlage
- Metallachshalter
- Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau

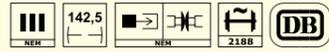


**Leichtbaukesselwagen Bauart Uerdingen „Optimol“ der DB**  
Betriebs-Nr. 516 624 P

In den Jahren 1939/40 entwickelten die Waggonfabriken Köln-Deutz und Uerdingen je einen vierachsigen Kesselwagen in Leichtbauweise. Vorangetrieben wurde die Entwicklung insbesondere durch das Militär, galt es doch für den Nachschub riesige Mengen an Rohöl und Treibstoffen zu transportieren. Um das vorhandene Stahlkontingent maximal zu nutzen wurde die Leichtbauweise, wie bei allen Kriegsbauarten, maximal ausgenutzt - wie sich bald herausstellte jedoch zu Lasten der Haltbarkeit. Beide Hersteller entwickelten nun Wagen mit selbsttragenden Kesseln. Während Deutz es bei Kopfstücken beließ, hatte die Uerdinger Bauart zusätzlich Langträger aus abgekanteten Profilen, die bei der Aufnahme der Längsdruckkräfte mitwirken sollten. Identisch waren die Hauptdaten der Varianten: die Länge über Puffer betrug 12,40 m, der Drehzapfenabstand 6,60 m und der Kessel fasste 63 m³.



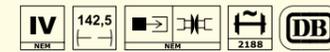
Best.-Nr. **48909**



**Modell:** Bremsbacken in Radebene; Dreipunktlagerung; einzeln angesetzte Achslagerdeckel, Bremsanlage, Federpakete, Griffstangen und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; fein gravierte Drehgestelle



Best.-Nr. **48924**



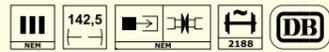
**Modell:** Bremsbacken in Radebene; Dreipunktlagerung; einzeln angesetzte Achslagerdeckel, Bremsanlage, Federpakete, Griffstangen und Tritte; extra angesetztes Achsbremsgestänge; fein gravierte Drehgestelle

**Leichtbaukesselwagen Bauart Uerdingen der DB**  
Betriebs-Nr. 80 80 972 3 195-1

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **48907**

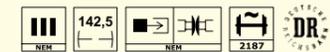


**Leichtbaukesselwagen Bauart Uerdingen „Aral“ der DB**  
Betriebs-Nr. 503 269 [P]

LIEFERBAR



Best.-Nr. **48911**



**Leichtbaukesselwagen Bauart Uerdingen „Minol“ der DR**  
Betriebs-Nr. 51-72-13

LIEFERBAR

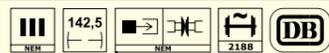


**Leichtbaukesselwagen Bauart Uerdingen „VTG“ der DB**  
Betriebs-Nr. 588 317 [P]

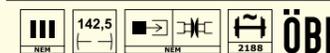
Die bis 1945 gebauten Wagen wurden bei der Wifo und den Ölvereinen zur Versorgung der Wehrmacht eingestellt. Nach 1945 bauten diverse europäische Firmen die Wagen in weiterentwickelter Form nach, so 1946 schon Tatra in Prag. Die SEAG lieferte 1955 fast 500 aus der Bauart Uerdingen entwickelte Wagen an das United States Transportation Corps (USTC). Durch die Kriegsergebnisse gingen viele Wagen verloren oder blieben bei anderen europäischen Staatsbahnen stehen. Die im Einzugsgebiet der westlichen Besatzungszonen befindlichen Wagen gelangten zur VTG, die 1951 aus der früheren Wifo hervorging. Daneben setzten Mineralölfirmer weitere Wagen als P-Wagen ein und traten als Hauptmieter der VTG-Wagen auf.



Best.-Nr. **48929**



Best.-Nr. **48922**



**Leichtbaukesselwagen Bauart Uerdingen „OMV“ der ÖBB**  
Betriebs-Nr. 537 466 [P]

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016





## RUNDUMSCHUTZ FÜR BESONDERS EMPFINDLICHE GÜTER



**Schiebewandwagen Hbis 299 der DB**  
Betriebs-Nr. 21 80 211 5 001-4



Bis Mitte der 60er-Jahre beschaffte die DB zahlreiche Spezialwagen mit Hubschiebedach und Schiebewänden. Untersuchungen erbrachten jedoch den Nachweis, dass in vielen Fällen auf das zu öffnende Dach verzichtet werden kann und ein optimierter Zugang von der Seite für die meisten Ladegüter ausreicht. So wurde ab 1966 der Hbis 299, anfänglich noch als Klmmgs bezeichnet, gebaut. Die Konstruktion entsprach in großen Teilen den zuletzt gebauten Schiebedachwagen der Bauart Tbis 869, es wurde vor allem die Zugänglichkeit der Ecken verbessert. Die Mittelsäule hatte nur noch eine Breite von 320 mm, während sie bei den Schiebedachwagen noch 1000 mm maß. Die Wagen bewährten sich im Betrieb und wurden von den Beladern angenommen. Bis 1970 waren bereits 2.950 Stück gebaut, die maximale Anzahl von 8.444 Stück wurde 1975 erreicht. Seit 1974 erhielten die Wagen ab Werk Funkenschutzbleche, ein Teil der älteren Wagen wurden nachträglich damit ausgerüstet. Sie erhielten ab 1984 die nationalen Nebengattungsbuchstaben –wv. Etwa die Hälfte der gebauten Wagen wurde mit der Transportschutzeinrichtung System „Daberkow“ ausgerüstet. Diese

werden ab 1979 zu Hbis-t und 1984 zu Hbils. Bereits ab Mitte der 80er-Jahre werden jedoch alle Transportschutzeinrichtungen entfernt. 1991 erhalten dafür 754 Wagen verstärkte verriegelbare Trennwände und tragen fortan die Bezeichnung Hbills-x. Die DB AG übernimmt 1994 insgesamt 8.403 Wagen aller Spielarten der BA 299. Im Jahr 2000 sind noch 2.500 Wagen bei „Railion“ im Einsatz, den größten Anteil stellen die Hbis-wv mit ca. 2.700 Wagen. Acht Jahre später hält man noch etwas über 1.000 Hbis-wv und 90 Hbills-x für den Güterverkehr vor. Im Verband mit neueren Schiebewandwagen fallen sie inzwischen durch ihr geradezu zierliches Äußeres auf. Das präsentiert sich farblich ursprünglich in unlackiertem Aluminium, das Untergestell war schwarz. Im Betrieb entwickeln sich daraus Verschmutzungszustände in allen Schattierungen, Anschriftenfelder werden bei einer Neubeschriftung hell oder dunkel unterlegt, manchmal auch beides. Vermietete Wagen besaßen teilweise eine Werbebeschriftung des Installers.

LIEFERBAR

Best.-Nr. **48959**



- Bremsbacken in Radebene
- Dreipunktlagerung
- Einzeln ange setzte Aufstiege und Tritte

- Extra ange setzte Achsbremsgestänge
- Extra ange setzte Bremsanlage
- Metallachshalter

- Konstruktive Berücksichtigung der unterschiedlichen Details zwischen Hbis 297 und Hbis 299, z. B. automatischer Lastwechsel

**Schiebewandwagen Hbis 297 der DB**  
Betriebs-Nr. 01 80 225 2 221-0



Best.-Nr. **48960**

LIEFERBAR

**Schiebewandwagen Hbis „Schwaben Bräu“ der DB**  
Betriebs-Nr. 21 80 211 6 956-8



Best.-Nr. **48975**

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

**Schiebewandwagen Hbis 299 der DB AG**  
Betriebs-Nr. 21 80 2260 385-4



Best.-Nr. **48965**

LIEFERBAR

**Schiebewandwagen Hbis „OL“ der DSB**  
Betriebs-Nr. 42 86 225 0 460-6



Best.-Nr. **48976**

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

**Schiebewandwagen Hbis 299 „Kulmbacher Mönchshof-Bräu“ der DB**  
Betriebs-Nr. 23 80 235 0 001-6



Best.-Nr. **48964**

LIEFERBAR

**Schiebewandwagen Hbis 299 der DB AG**  
Betriebs-Nr. 21 80 225 4 099-9



Best.-Nr. **48963**

LIEFERBAR

**Schiebewandwagen Hbis „Heraklith“ der ÖBB**  
Betriebs-Nr. 21 81 221 5 010-4



Best.-Nr. **48966**

LIEFERBAR

**Schiebewandwagen Hbis „SWS“ der DSB**  
Betriebs-Nr. 44 86 225 0 003-2



Best.-Nr. **48977**

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



Schiebewandwagen Hbis „FERTRANS“ der ÖBB, 2er-Set  
 Betriebs-Nr. 23 81 292 0 106-3 [P] / 23 81 292 0 106-3 [P]



Best.-Nr. 48971

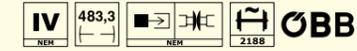


LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

Schiebewandwagen Hbis „FERTRANS“ der ÖBB, 2er-Set  
 Betriebs-Nr. 23 81 292 0 117-1 [P] / 23 81 292 0 117-1 [P]



Best.-Nr. 48980



LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

Schiebedach- / Schiebewandwagen Tbis der DB  
 Betriebs-Nr. 21 80 571 9 689-9

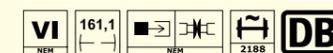
Ab 1966 wurde die Konstruktion der Schiebedachwagen Tbis 869 überarbeitet. Sahen die bisher gebauten Wagen äußerlich den Tbis 870 ähnlich und unterschieden sich von diesen durch das für die Mittelpufferkupplung vorbereitete Untergestell, so waren die neuen, als Bauform B bezeichneten Wagen, sofort an der wesentlich schmaleren Mittelsäule zu erkennen. Außerdem erfolgte jetzt die Betätigung der Schiebedächer vom Boden aus. Bis 1975 baute man von dieser Variante 1.100 Wagen, die letzten schieden bis 2006 aus dem Bestand. Weitere 800 Wagen gleicher Bauart entstanden von 1970 bis 1972. Sie hatten eine Bremsausrüstung, die Geschwindigkeiten von 120 km/h zuließ und wurden daher als Tbis 875 eingereiht. Die DB AG übernahm noch 790 Wagen, bis 2008 reduzierte sich ihr Bestand rasant bis auf 25 Stück, die kurz darauf ausgemustert wurden.  
 LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



Best.-Nr. 48972



Best.-Nr. 48974



Schiebedach- / Schiebewandwagen Tbis der DB AG  
 Betriebs-Nr. 21 80 071 7 031-7

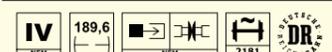
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

Gedeckter Güterwagen Gags „Fortschritt“ der DR  
 Betriebs-Nr. 31 50 199 2675-9

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016



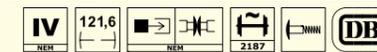
Best.-Nr. 48388



Modell: Drehgestelle mit 3-Punktlagerung; extra angesetzte Bremsanlage; fein gravierte Lüftergitter; Kurzkupplungskinematik nach NEM; Rangiertritte in feinsten Materialstärke; vorbildgerechte Dachausrüstung



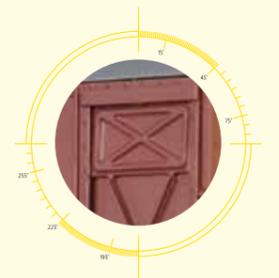
Best.-Nr. 48818



Modell: Achslager wie im Original überfedert; bewegliche Lüfterklappen mit dahinter liegenden Lüfterlamellen als Ätzteil; bewegliche Türriegel; einzeln angesetzte Wagenkastenstützen; extra angesetzte Griffe und Trittstufen; Federpuffer; feinste Bedruckung und Lackierung; filigrane Nachbildung der Radlager; neue Kupplungskulisse; originalgetreuer Nachbau des Unterbodens; Räder auch innen profiliert; Türen zum Öffnen

Gedeckter Güterwagen Gms 54 „Bauknecht“ der DB  
 Betriebs-Nr. 21 80 133 9 170-9

LIEFERBAR





# KLASSIKER DES GÜTERVERKEHRS

GEDECKTER GÜTERWAGEN GOS-UV<sup>253</sup> „PEUGEOT TALBOT“ DER DB



**Gedeckter Güterwagen Gos-uv<sup>253</sup> „Peugeot Talbot“ der DB**  
Betriebs-Nr. 21 80 141 4 418-8



Nach Abschluss der Lieferung der Gmhs 50 wurde die Konstruktion überarbeitet und ließ nun ein um 5 t höheres Ladegewicht zu. Äusserlich waren die Wagen nur an den Seilankern, statt der bei den Vorgängern verbauten Seilösen, zu erkennen. Insgesamt entstanden in den Jahren 1960 bis 1962 1.315 Wagen. 200 davon erhielten eine automa-

tische Lastabbremsung und Doppelbremsklötze. So ausgestattet liefen sie in Reisezügen im Expressgutverkehr mit einer auffälligen „GEP III“ Anschrift. 952 Wagen beider Varianten wurden 1994 noch von der DB AG übernommen und bis zum Jahr 2005 ausgemustert.  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

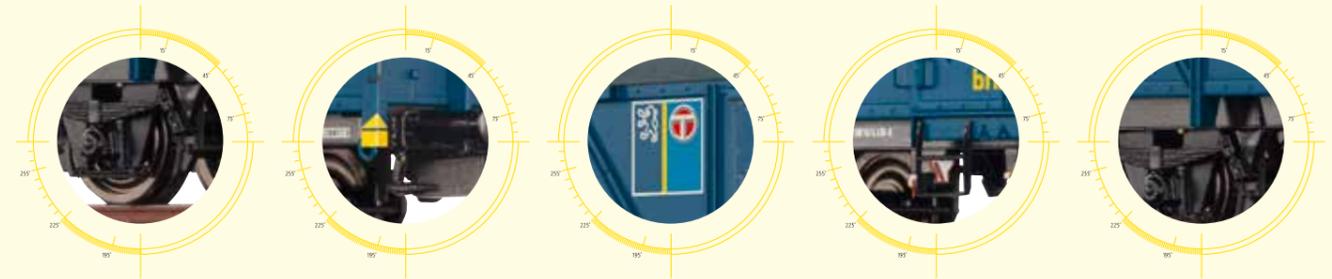
Best.-Nr. **47258**



- Bremsbacken in Radebene
- Dreipunktlagerung
- Einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte
- Extra angesetztes Achsbremsgestänge

- Extra angesetzte Bremsanlage
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Maßstäblich schmaler Rahmen
- Metallachshalter

- Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau
- Radsätze außen und innen profiliert



1\_Bremsbacken in Radebene

2\_Einzeln angesetzte Aufstiege und Tritte

3\_Feinste Bedruckung und Lackierung

4\_Extra angesetzte Bremsanlage

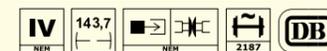
5\_Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau



HANDMUSTER



Best.-Nr. **47256**



**Gedeckter Güterwagen Ibbpls 395 der DB**  
Betriebs-Nr. 01 80 083 4 251-1

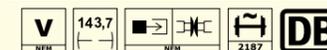
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016



HANDMUSTER



Best.-Nr. **47257**



**Gedeckter Güterwagen Gos 245 der DB AG**  
Betriebs-Nr. 21 80 140 6 417-2

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016



**Flachwagen Remms 665 der DB AG**  
Betriebs-Nr. 31 80 3948 300-9

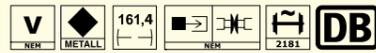
Als UIC Standardtyp 2 normte die UIC einen Flachwagen mit einer Ladelänge von 12,64 m bei einer LüP von 14,04 m. Der Wagen wurde von fast allen europäischen Bahnen mit und ohne Bordwände beschafft. Die DB beschaffte ab 1968 insgesamt 2695 Wagen der Bauarten 663 und 664 ohne Bordwände und 660 Einheiten der Bauart 665 mit Bordwänden. Die Besonderheit der DB Wagen waren die Bordwände aus Aluminium, während die anderen europäischen Bahnen Bordwände in Stahlbauweise bevorzugten. Ein großer Teil der von der DB beschafften Wagen ist, nach einigen Umbauten, noch im Einsatz. Die Umbauten betrafen die Ausrüstung mit Drehgestellen der Bauart Y25 und der Umbau einiger Wagen zu Containertragwagen.

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

BETRIEBS-NR. ABWEICHEND



Best.-Nr. **47111**



**Modell:** Chassis und Räder aus Metall; feinste Bedruckung und Lackierung; filigranes Drehgestell; mehrteilige Bremsanlage und Bremsbacken in Radebene; schwenkbare Rungen



Best.-Nr. **47112**

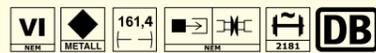


**Flachwagen Rmms 663 der DB AG**  
Betriebs-Nr. 31 80 3960 802-0

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **47113**

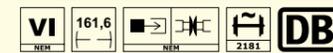


**Flachwagen Rmms 663 der DB AG**  
Betriebs-Nr. 31 80 3964 198-6

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **48505**



**Offener Güterwagen Eaos der DB AG**  
Betriebs-Nr. 31 80 5927 573-1

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

**Offene Güterwagen Eaos der DB AG, 3er-Set**

Betriebs-Nr. 31 80 5927 112-8 /  
31 80 5927 235-7 / 31 80 5927 409-8

Zum Transport von Holzabfällen aus Abfallbetrieben überarbeitete die DB AG einige Wagen der Gattung Eas 070. Um für das leichte Ladegut mehr Raum zu schaffen, wurden die Wände erhöht. Insgesamt 378 nun als Ealos 053 bezeichnete Wagen entstanden so durch Umbau in den Jahren 1995 und 1996. Weitere 198 ähnlich aussehende Ealos-x entstanden aus anderen Basiswagen.

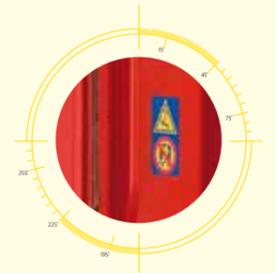
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **48504**



**Modell:** Extra angesetzte Bremsanlage und Stintritte; extra angesetztes Handbremsrad; feinste Bedruckung und Lackierung; innenprofilierter Scheibenräder; Kurzkupplungskinematik





## NEUES IN SPUR N

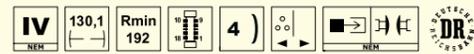
KLEINE SPURWEITE – GROSSE DETAILLIERUNG



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **61016** Best.-Nr. **61017**

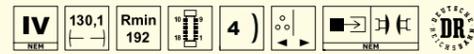


Modell: 5-poliger Motor; alle Achsen angetrieben; Normschacht nach NEM 355; Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd

ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **61018** Best.-Nr. **61019**



Modell: 5-poliger Motor; alle Achsen angetrieben; Normschacht nach NEM 355; Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd

**Diesellok BR 132 der DR**  
Betriebs-Nr. 132 566-1

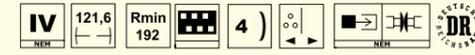
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

**Diesellok BR 132 der DR**  
Betriebs-Nr. 132 041-5

Nachdem die DR bereits zahlreiche Maschinen der Baureihe 130 und 131 im Einsatz hatte, die eigentlich gewünschte universelle Verwendung jedoch wegen der fehlenden Zugheizanlage nicht möglich war, gelang mit der Baureihe 132 endlich der Durchbruch. Die im ersten Jahr gelieferten Lokomotiven wurden fast ausnahmslos auf wichtige Bahnbetriebswerke mit Zugförderungsaufgaben im internationalen Reise- und Güterverkehr verteilt. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **61128**



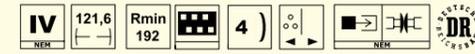
Modell: 5-poliger Motor; alle Achsen angetrieben; Normschacht nach NEM 355; Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd

**Diesellok BR 119 der DR**  
Betriebs-Nr. 119 031-3

Da die DDR durch die Verträge des RGW nur Lokomotiven bis 2000 PS bauen durfte, wurde der Auftrag bereits im Jahr 1974 an die „Lokomotivfabrik 23. August“ in Bukarest vergeben. Nach der Lieferung zweier Baumuster begann im Jahr 1978 der Bau der dieselhydraulischen Lokomotiven BR 119. Die mit zwei Maschinenanlagen und elektrischer Zugheizung ausgerüsteten Loks waren anfangs recht störanfällig und wenig zuverlässig. Durch mehrfache Umbauten und den Tausch von Motoren und Getrieben konnten die 120 km/h schnellen Fahrzeuge später sogar im Reisezugdienst eingesetzt werden. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **61129**

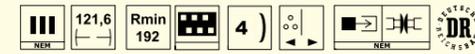


**Diesellok BR 229 der DR**  
Betriebs-Nr. 229 193-8

Für die Lokomotiven der Baureihe 119 ergaben sich im Laufe ihres Lebens verschiedene Ausführungen des äußeren Erscheinungsbildes. Teilweise wurden Einzelheiten der Loks während der Beschaffung geändert, so dass sich die einzelnen Serien voneinander unterscheiden (z. B. mittleres Spitzenlicht oben oder in Lokmitte unter den Fenstern). Während ihres Einsatzes wurden weitere Veränderungen vorgenommen. Dies führte dazu, dass in ihrer Einsatzzeit kaum eine Lok wie die andere aussah. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **61193**

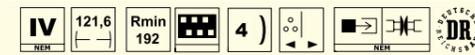


**Diesellok V 180 der DR**  
Betriebs-Nr. V 180 150

Mitte der 50er-Jahre erhielt das Typenprogramm der Deutschen Reichsbahn für die Beschaffung von Neubaudiesellokomotiven auch eine vierachsige Streckendiesellokomotive mit einer Leistung von 1800 PS. Die mit zwei Dieselmotoren der Bauart 12KVD ausgerüsteten Loks waren mit einer Dampfheizanlage ausgerüstet. Nach der Lieferung von Baumuster und Vorausserie wurden bis 1965 insgesamt 83 Lokomotiven der vierachsigen Version der Baureihe V 180 von der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt. Als 1970 die Umstellung auf EDV erfolgte, zeichnete man die Lokomotiven in die Baureihe 118.0 um. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **61194**



**Diesellok BR 118 der DR**  
Betriebs-Nr. 118 168-4

Die Diesellokomotiven der Baureihe V 180 war die letzte Entwicklung von Großdieselloks aus der DDR. Da die 4-achsigen Loks für viele Strecken der DR zu schwer waren, wurde eine 6-achsige Variante mit geringerem Achsdruck entwickelt. Zwischen 1966 und 1970 beschaffte die Deutsche Reichsbahn insgesamt 206 Lokomotiven der 6-achsigen Ausführung, die auf dem gesamten Netz der DR eingesetzt werden konnten. LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

**Ellok BR 242 der Lokoop Orient-Express**  
Betriebs-Nr. 477 905-4

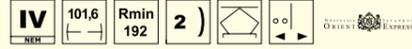
Nachdem die Baureihe 142 aufgrund des zurückgegangenen Güterverkehrs in Deutschland nicht mehr benötigt wurde, fanden 18 „Holzroller“ eine neue Heimat in der Schweiz. Sie wurden durch die Lokoop gekauft, dem Einsatz in der Schweiz u. a. durch Einbau einer elektrischen Bremse angepasst und als Ae 477 bezeichnet. Eingesetzt wurden sie durch die Mittelthurgaubahn und Südostbahn vor allem im Güterverkehr und vor Reisezügen. Für die Traktion des historischen Orient-Express erhielten Ae 477 905, und 906 die ehemaligen 242 191 und 157, eine passende Lackierung in dunklem Blau.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **63018**



Modell: 5-poliger Motor; alle Achsen angetrieben; Normschacht nach NEM 355; Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd

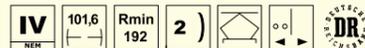
**Ellok BR 211 der DR**  
Betriebs-Nr. 211 048-4

Die „Holzroller“, wie die Elloks der Baureihe E 11/E 42 umgangssprachlich auch bezeichnet werden, sind vom VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ in Henningsdorf ab 1961 an die Deutsche Reichsbahn geliefert worden. Nach 1970 wurden die Loks dann nach den gültigen Vorschriften in die Baureihe 211/242 umgezeichnet und waren lange Zeit das Rückgrat der elektrischen Zugförderung bei der DR.

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



Best.-Nr. **63019**



**Personenwagen EW II A der SBB**  
Betriebs-Nr. 2565



Best.-Nr. **65229**



Modell: Bedruckte Fensterrahmen; für Innenbeleuchtung vorbereitet; hervorragende Laufeigenschaften durch 3-Punkt-Lagerung; Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert; Kurzkupplungs-kinematik nach NEM

LIEFERBAR

**Personenwagen EW II B der SBB**  
Betriebs-Nr. 8517



Best.-Nr. **65230**



LIEFERBAR

**Personenwagen EW II B der SBB**  
Betriebs-Nr. 8546



Best.-Nr. **65231**



LIEFERBAR

**Kühlwagen UIC Standard 1 „Evian“ der SNCF**  
Betriebs-Nr. 506 011 [P]



Best.-Nr. **67109**



LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

**Kühlwagen UIC Standard 1 „STEF“ der SNCF**  
Betriebs-Nr. 11 87 082 7 068-1 [P]



Best.-Nr. **67113**



LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

**Kühlwagen UIC Standard 1 „Bell“ der SBB**  
Betriebs-Nr. 21 85 802 0 606-4 [P]



Best.-Nr. **67111**



LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

**Kühlwagen UIC Standard 1 „Transtermos Kühlverkehr“ der DB**  
Betriebs-Nr. 11 80 083 0 023-8 [P]



Best.-Nr. **67110**



LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016





# EIN KLASSIKER DER TREIBSTOFFVERSORGUNG. MIT SUPER DETAILS.

## KESSELWAGEN 2-ACHSIG „VTG“ DER DB



ABB. ZEIGT HO-MODELL



### Kesselwagen 2-achsig „VTG“ der DB Betriebs-Nr. 589 610 [P]



Mitte der 30er-Jahre führten die Fortschritte beim Leichtbau in schneller Abfolge zu neuen Generationen im Waggonbau. Die Einführung geschweißter Kessel ließ Gewichtseinsparungen zu, die einem erhöhten Ladegewicht zugutekamen. Infolgedessen wurde ab Ende der 30er-Jahre der Achsstand bei der klassischen zweiachsigen Kesselwagenkonstruktion von 4,00 m auf 4,50 m erhöht. Das Laufwerk entsprach der zur gleichen Zeit für die geschweißten DR-Wagen entwickelten Bauart und fiel durch seine langen Tragfedern für einen ruhigen Lauf, auch bei höheren Geschwindigkeiten auf. Die so entstandene Konstruktion wurde bis 1943 in sehr großen Stückzahlen von vielen europäischen Waggonfabriken gebaut – allein MAN lieferte, obwohl kein klassischer Kesselwagenhersteller 2250 Stück. Neben wenigen Privateinstellern wurden vor allem die Tarnfirmen des Deutschen Reiches im Rahmen der

Kriegsvorbereitungen mit Lieferungen bedacht. Dazu zählten die „Wifo“ und diverse „Oelvereine“. Eindeutiger war der Einsteller da schon mit „Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven“ benannt, diese Wagen dienten der Treibstoffversorgung der U-Bootflotte. Insgesamt dürften von diesen Wagen mit Kesseln von 20 m<sup>3</sup>, 22 m<sup>3</sup> und 26,5 m<sup>3</sup> weit über 10000 Stück gebaut worden sein. Nach dem Krieg waren sie über ganz Europa verstreut und kamen so als Privatwagen zu zahlreichen Firmen der Mineralölindustrie. Neben den klassischen Anstrichen in grau und schwarz erhielten viele auch auffällige Werbeanstriche von weiß und gelb (Mobil / Shell) bis grün und blau (Texaco / Aral). Die letzten Wagen waren bei der DR noch 1989 im Einsatz.  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Best.-Nr. **67504**



- Bremsbacken in Radebene
- Extra angesetzter Laufsteg am Kessel
- Extra angesetzte Puffer
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Frei stehende Anchriftentafeln
- Kurzkupplungskinetik nach NEM-Norm
- Räder aus Metall
- Original wiedergegebener, dreidimensionaler Rahmenaufbau

### Kesselwagen 2-achsig „Esso“ der DB Betriebs-Nr. 525 610 [P]



Best.-Nr. **67506** III 54,9 NEM DB  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

### Kesselwagen 2-achsig „Aral“ der DB Betriebs-Nr. 503 253 [P]



Best.-Nr. **67507** III 54,9 NEM DB  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

### Kesselwagen 2-achsig „VTG“ der DB Betriebs-Nr. 23 80 0704 830-5 [P]



Best.-Nr. **67505** IV 54,9 NEM DB  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

### Kesselwagen 2-achsig „Texaco“ der DB Betriebs-Nr. 21 80 000 1 375-3 [P]



Best.-Nr. **67513** IV 54,9 NEM DB  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

### Kesselwagen 2-achsig der DR Betriebs-Nr. 52-51-32 [P]



Best.-Nr. **67509** III 54,9 NEM DR  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

### Kesselwagen 2-achsig der DR Betriebs-Nr. 21 50 070 2594-7 [P]



Best.-Nr. **67510** IV 54,9 NEM DR  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

### Kesselwagen 2-achsig „OMV“ der ÖBB Betriebs-Nr. 531 314 [P]



Best.-Nr. **67502** III 54,9 NEM ÖBB  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

### Kesselwagen 2-achsig „OMV“ der ÖBB Betriebs-Nr. 534 102 [P]



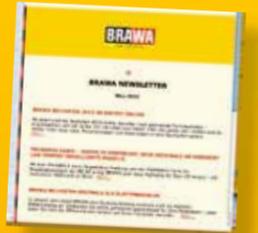
Best.-Nr. **67503** III 54,9 NEM ÖBB  
LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016





AKTUELLES VON BRAWA  
AUTOMATISCH ERFAHREN

IMMER AUF DEM NEUESTEN STAND



Welche neuen Modelle stehen in den Startlöchern? Sind technische Innovationen unterwegs? Wo kann ich BRAWA demnächst live erleben? Auf diese und viele andere Fragen erhalten Sie auf Wunsch regelmäßig und frei Haus die Antworten. Einfach unter [www.brawa.de](http://www.brawa.de) den kostenlosen BRAWA Newsletter abonnieren und Sie wissen immer, was gerade läuft.

Kesselwagen 2-achsig „Locamat“ der SNCF  
Betriebs-Nr. 7566180 [P]



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67500** III 54,9 [ ] [ ] [ ] [ ] SNCF

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Kesselwagen 2-achsig „Paul Millet“ der SNCF  
Betriebs-Nr. 7563225 [P]



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67501** III 54,9 [ ] [ ] [ ] [ ] SNCF

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Kesselwagen 2-achsig „Nafta“ der FS  
Betriebs-Nr. 7920 002



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67511** III 54,9 [ ] [ ] [ ] [ ] FS Italia

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Kesselwagen 2-achsig „DDSF“ der DSB  
Betriebs-Nr. 503 611 [P]



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67512** III 54,9 [ ] [ ] [ ] [ ] DSB

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Kesselwagen 2-achsig „Caltex“ der NS  
Betriebs-Nr. 510 759 [P]



ABB. ZEIGT HO-MODELL



Best.-Nr. **67508** IV 54,9 [ ] [ ] [ ] [ ] NS

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016

Gedeckter Güterwagen Gmhs 35 „Eßzet“ der DB  
Betriebs-Nr. 245 611



Best.-Nr. **67302** III 62,5 [ ] [ ] [ ] [ ] DB

LIEFERBAR

Gedeckter Güterwagen Gms 35 „Bauknecht“ der DB  
Betriebs-Nr. 230 009



Best.-Nr. **67308** III 62,5 [ ] [ ] [ ] [ ] DB

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

Gedeckter Güterwagen Gms 35 „PEZ“ der DB  
Betriebs-Nr. 230 300



Best.-Nr. **67309** III 62,5 [ ] [ ] [ ] [ ] DB

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

Gedeckter Güterwagen Gms 35 „Kaldewei“ der DB  
Betriebs-Nr. 231 146



Best.-Nr. **67311** III 62,5 [ ] [ ] [ ] [ ] DB

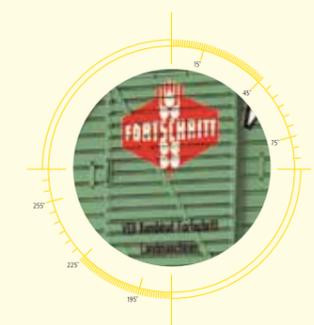
LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016

Gedeckter Güterwagen Gmrs „Fortschritt“ der DR  
Betriebs-Nr. 31 50 136 4234-5



Best.-Nr. **67310** IV 62,5 [ ] [ ] [ ] [ ] DR

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



Schönste Details aus jedem Blickwinkel  
Entdecken Sie alle 360°-Ansichten von BRAWA im Überblick



**Gedekte Güterwagen G 10 der DRG, 2er-Set**  
Betriebs-Nr. 45 897 Kassel / 8 927 München



Tarifliche Bedingungen einerseits und technische Gegebenheiten andererseits führten dazu, dass alle Länderbahnverwaltungen gedeckte Güterwagen mit fast gleichen Abmessungen und Ladegewichten entwickelten. Es handelte sich um Wagen mit 4,5 m Radstand, einer Länge über Puffer von 9,3 m bei ungebremsten Wagen, einem Ladegewicht von 15 t (später 17,5 t) und einer Bodenfläche von etwa 21 Quadratmeter. Diese Güterwagenbauart wurde zum wichtigsten und meistgebauten gedeckten Güterwagen überhaupt, sie trugen ursprünglich das Gattungszeichen Gm. Der meistverbreitete dieser Länderbahnwagen war der nach preußischem Musterblatt Ild8, von dem allein 47.533 gebaut wurden. Nach der Gründung des Deutschen Staatsbahn Wagen Verbandes DWV 1909 wurde daraus der Verbandswagen Bauart A2 entwickelt. Dieser wurde ab 1911 in einer Gesamtstückzahl von sagenhaften 121.770 Exemplaren gebaut. Damit war es weltweit der meistgebaute gedeckte Güterwagen. Er dominierte bis in die frühe Epoche 3 das Bild der deutschen Güterzüge. Durch zwei Weltkriege wurden diese Wagen

über ganz Europa verstreut und es gab keine europäische Bahnverwaltung, bei der nicht wenigstens zeitweise solche Wagen eingesetzt wurden. Ab 1938 waren die Wagen verstärkt worden, um die Belastungen durch Einbau von Druckluftbremsen und die erhöhten Geschwindigkeiten aufzufangen. In den Endfeldern wurden Diagonalstreben eingeschweißt, zum Teil wurden die Stirnrungen um 90 Grad gedreht. Die letzten so umgebauten Wagen waren bis in die 70er-Jahre im Dienst, danach wanderten sie in den Bauzugdienst ab. Einige davon sind heute noch vorhanden, zum Teil bei Museumseisenbahnen.  
LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016

Best.-Nr. **67432**

- Fein gravierte Bretterfugen und Lüfter
- Originalgetreue Nachbildung der Bremsanlage am Wagenboden
- Vorbildgetreuer Aufbau des Rahmens
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Räder aus Metall

**Gedekter Güterwagen G 10 „Fritz Homann“ der DRG**  
Betriebs-Nr. 579 021 P



**Gedekter Güterwagen G 10 der DB, Bauzugwagen**  
Betriebs-Nr. 30 80 945 3 336-8



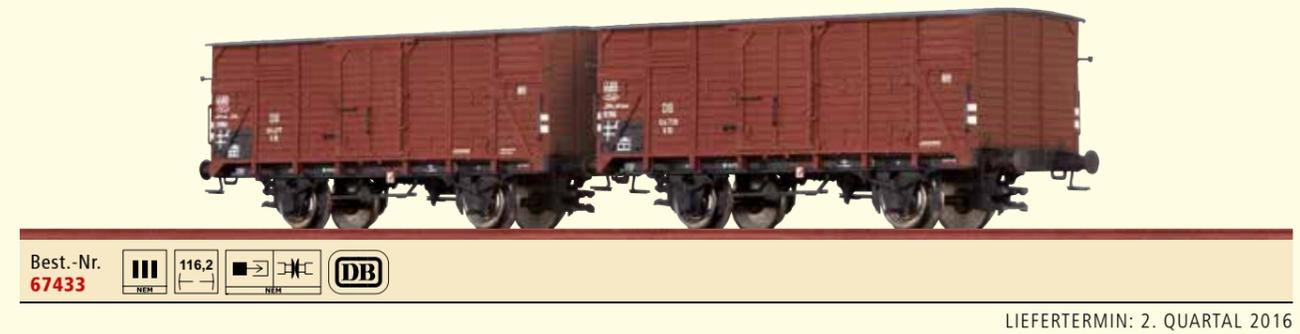
**Gedekter Güterwagen G 10 „Bauknecht“ der DB**  
Betriebs-Nr. 513 738 P



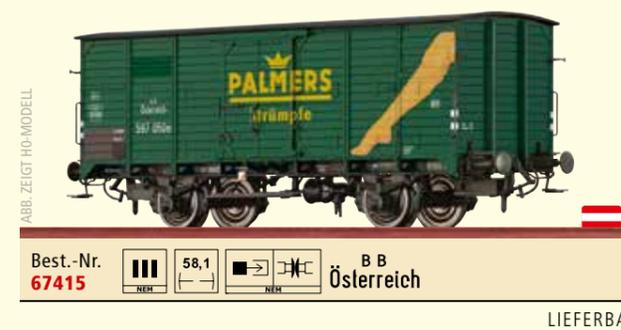
**Gedekter Güterwagen G 10 „Darmol“ der DB**  
Betriebs-Nr. 512 740 [P]



**Gedekte Güterwagen G 10 der DB, 2er-Set**  
Betriebs-Nr. 124 739 / 131 477



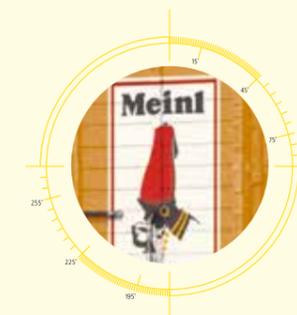
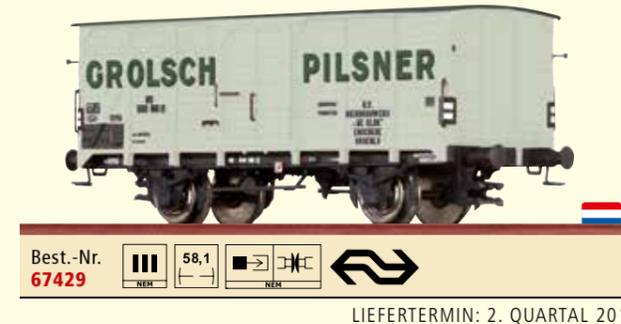
**Gedekte Güterwagen G 10 „Palmers“ der BBÖ**  
Betriebs-Nr. 597 050 P



**Gedekter Güterwagen G 10 „Meinl“ der BBÖ**  
Betriebs-Nr. 163 730



**Gedekter Güterwagen G 10 „Grolsch Pilsner“ der NS**  
Betriebs-Nr. 560 806 P



# MIT DIESEN MODELLEN MACHT 2016 EXTRA VIEL FREUDE

AUSLIEFERUNGEN VON LOKS UND WAGEN  
DER SPURWEITEN HO UND N



DAMPFLOKS DER BAUREIHE BR 57.10 / G 10



HO Best.-Nr.:  
40800 – 40830



LIEFERTERMIN:  
2. QUARTAL

ELLOKS DER BAUREIHE E 75



HO Best.-Nr.  
43200 – 43211



LIEFERTERMIN:  
2. QUARTAL

DIESELLOKS DER BAUREIHE V 90



HO Best.-Nr.  
41500 – 41525



LIEFERTERMIN:  
2. QUARTAL

GEDECKTE GÜTERWAGEN DER BAUART GLMHS 50



HO Best.-Nr.  
47250 – 47255



LIEFERTERMIN:  
2. QUARTAL

BEHÄLTERTRAGWAGEN DER BAUART BTMMS 58



HO Best.-Nr.  
49100 – 49107



LIEFERTERMIN:  
2. QUARTAL

EILZUGWAGEN DER BAUART AB4YSE



HO Best.-Nr.  
46150 – 46167



LIEFERTERMIN:  
3. QUARTAL

VORSCHAU:  
Folgende Vorbildvarianten werden in den nächsten Jahren im Modell umgesetzt: Gesellschaftswagen, Schlafwagen, Halbgepäckwagen und Halbspisewagen

SESSELBAHN



HO Best.-Nr.  
6346



LIEFERTERMIN:  
4. QUARTAL

TWINDEXX VARIO DOPPELSTOCK-TRIEBZUG



HO Best.-Nr. 44500 – 44503  
N Best.-Nr. 64500 – 64503



LIEFERTERMIN:  
2017

TWINDEXX VARIO IC-DOPPELSTOCK-WAGENSET



N Best.-Nr.  
64504 – 64509



LIEFERTERMIN:  
2017

DIESELTRIEBWAGEN VT 2.09



N Best.-Nr.  
64300 – 64303



LIEFERTERMIN:  
1. QUARTAL

ELLOKS DER BAUREIHE E 44



N Best.-Nr.  
63100 – 63105



LIEFERTERMIN:  
JANUAR 2017

## EXKLUSIVE SONDERMODELLE IN LIMITIERTER AUFLAGE

SICHERN SIE SICH SCHNELL IHR PERSÖNLICHES EXEMPLAR!

Im Jubiläumjahr bringt BRAWA zur Spielwarenmesse Nürnberg insgesamt 6 exklusive Serien in den Spurweiten H0 und N heraus, die in streng limitierter Auflage erscheinen. Diese Sondermodelle mit epochengerechter Werbung können von BRAWA-Fachhändlern ausschließlich während der Spielwarenmesse 2016 bestellt werden.

Kontaktieren Sie also möglichst rasch Ihren BRAWA Fachhändler und sichern Sie sich schon jetzt Ihr persönliches Exemplar!

\* 1 € pro verkauftem Artikel geht zu Gunsten von



ILLUSTRATION

|   |           |        |                    |                    |
|---|-----------|--------|--------------------|--------------------|
| Gedckte Güterwagen Gms 30 (Oppeln) der DB |           |        |                    |                    |
| ATA                                       | Bauknecht | Brandt | COFFEE MOTORROLLEN | KALDEWEI BADKAMMEN |
| Miele                                     | Mövenpick | PALMIN | Persil             | STAATL. FACHINGEN  |

LIEFERTERMIN: 4. QUARTAL 2016



ILLUSTRATION

|                              |         |                  |              |            |
|------------------------------|---------|------------------|--------------|------------|
| Kesselwagen der DB, 2-Achser |         |                  |              |            |
| Bimoid                       | DEGUSSA | HEXAWA           | HUGO STINNES | Solvensen  |
| Mobil                        | TEXACO  | Veedol Motor Oil | ESLINDOLEUM  | HALTERMANN |

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



ILLUSTRATION

|                              |             |            |               |                   |
|------------------------------|-------------|------------|---------------|-------------------|
| Bierwagen G 10 der DB und DR |             |            |               |                   |
| ATA                          | Tucher Bier | Sion       | Binding Bier  | DORTMUNDER KRONEN |
| Mövenpick                    | Radler      | Waldschütz | DORMASER BIER | Schultheiss       |

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



ILLUSTRATION

|  |           |           |       |      |
|--|-----------|-----------|-------|------|
| Leichtbaukesselwagen Bauart Uerdingen der DB |           |           |       |      |
| BASF   | BP        | Castrol   | AGIP  | VTG  |
| Mobil  | SÜDZUCKER | VALVOLINE | VARTA | AVIA |

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



ILLUSTRATION

|   |     |      |  |  |
|---|-----|------|--|--|
| Gedckte Güterwagen G 10 "Henkel" der DR |     |      |  |  |
| ATA                                     | IMI | Spee |  |  |

LIEFERTERMIN: 3. QUARTAL 2016



ILLUSTRATION

|   |        |  |  |  |
|---|--------|--|--|--|
| Gedckte Güterwagen G 10 "Henkel" der DB |        |  |  |  |
| ATA                                     | Persil |  |  |  |

LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2016



## VERKÜRZT DIE WARTEZEIT: DER NEUHEITEN EXPRESS

SO BLEIBEN SIE IMMER AUF DEM LAUFENDEN!

Um Sie noch aktueller über Neuheiten zu informieren und die Wartezeit zu verkürzen, bringt BRAWA bis zu drei mal pro Jahr den Neuheiten Express heraus. Darin werden Modelle vorgestellt, die Sie im Neuheitenprospekt noch nicht finden und sie werden kurzfristig lieferbar sein. Seien Sie also gespannt! Sie finden den Neuheiten Express auf Messen, bei Ihrem BRAWA Fachhändler und er wird per Post oder E-Mail versandt. Die erste Ausgabe erscheint bereits im Frühjahr 2016 - Sie dürfen gespannt sein!



## DIE ZEICHEN UND IHRE BEDEUTUNG

|                             |  |   |   |
|-----------------------------|--|---|---|
| Epochenbezeichnung          | Befahrbarer Mindestradius in mm  | Lok besitzt Schwungmasse  | Modell besitzt Federpuffer                                    |
| Gleichstrom Analog          | Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb  | Zweilicht-Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd                              | Tauschradatz für Wechselstrom (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2180)     |
| Gleichstrom Analog BASIC    | Schnittstelle nach NEM 651   | Zweilicht-Spitzensignal und ein rotes Schlusslicht in Fahrtrichtung wechselnd   | Wechselstromschleifer nachrüstbar (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2220) |
| Gleichstrom Analog BASIC+   | Schnittstelle nach NEM 652   | Dreilicht-Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd                              | Sound eingebaut   |
| Gleichstrom Digital         | Schnittstelle mit Lötunkten  | Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter in Fahrtrichtung wechselnd | Für Sound vorbereitet   |
| Gleichstrom Digital EXTRA   | Schnittstelle Next18   | Zwei rote Schlusslichter  | Fahrzeug weitgehend aus Metall                                |
| Wechselstrom Digital        | Schnittstelle 21-polig   | Mit Innenbeleuchtung ausgestattet   | Logo der Bahngesellschaft (Beispiel DRG)                      |
| Wechselstrom Digital BASIC+ | Schnittstelle PluX22   | Innenbeleuchtung nachrüstbar (z.B. BRAWA Art.-Nr. 2200)                         | Digitale Kupplung   |
| Wechselstrom Digital EXTRA  | Anzahl der Räder mit Haftreifen  | Mit Inneneinrichtung ausgestattet   | Funktionsfähiger, schaltbarer Lüfter                          |
| Dual Power                  | Lok besitzt Rauchgenerator   | Modell besitzt Kupplungsaufnahme, jedoch keine Kurzkupplungskinematik           | Decoder Doehler & Haass                                       |
| Länge über Puffer in mm     | Lok ist für den Einbau eines Rauchgenerators vorbereitet (z. B. Seuthe Nr. 20) | Modell besitzt Kupplungsaufnahme und Kurzkupplungskinematik                     |   |

Nach Redaktionsschluss dieses Katalogs können sich an den Produkten Änderungen ergeben. Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen in Bedruckung und Farbton bleiben vorbehalten.  
ALAK, Albizol, Alles klar mit Korn, Ancre Pils, Aral, ATA, Avia, Bauknecht, Bell, Berentzen, Bier de Sarrebourg, Bimoid, Binding Bier, BLS, Bombardier Transportation, BP, BP Helios, Brandt, Calanda, Caltex, Castrol, CSD, Darnol, DB, DB AG, DB Regio, DDSF, DEA, Degussa, Deutz Oel, Doehler & Haass, Dole, Dortmund Kronen, DSB, Esso, Eszet, Evian, Feldschlößchen Brauerei Dresden, FERTRANS, Flensburger Brauerei, Fortschritt, Fritz Homann, Gasolin, Goggo Motorroller, Grolsch Pilsner, Haltermann, Heineken, Henkel, Heraklith, Hexawa, Hugo Stinnes, IMI, Julius Meini, Kaldewei, Kulmbacher Mönchshof-Bräu, Langnese, Leitner, Lenz, Leuna, Linoleum, Locamat, Löwenstern, Miele, Minox, MKO, Mobil, Monopolin, Mövengpick, MThB, Nafta, Natronchemie, NS, NSB, ÖBB, OMV, Optimol, Orient-Express, Ovomaltine, Palmers, Palmin, Paul Millet, Persil, Peugeot Talbot, PEZ, Pyraser Bier, Redeberger, Rittersport, SBB, SBB Cargo, Schlässer Alt, Schultheiss, Schwaben Bräu, Schwarzer Friese, Seefische, Sion Kölsch, SNCF, Spee, Spielwarenmesse, Staatl. Fachingen STEF, Stern Export, Steyr Puch, Südzucker, SWS, Texaco, Transthermos Kühlverkehr, TRAXX, Tucher Bier, TWINDEXX, Ugilur, Ur-Kroß-tzer, Valvoline, Varta, Veedol, VTG und 3-Löwen-Takt sind eingetragene Warenzeichen.

# LIEBE ZUM DETAIL



STARKES ZUGPFERD IN SACHEN ORIGINALTREUE:  
DER BRAWA ELEKTROTRIEBWAGEN BR 425 DER DB AG



BRAWA Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH & Co. KG Uferstr. 26-30 73630 Remshalden  
Hotline: Montag – Donnerstag, 13.00 – 15.00 Uhr Telefon +49(0)7151 97935-68  
Telefax +49(0)7151 74662 info@brawa.de www.brawa.de

**BRAWA**  
LIEBE ZUM DETAIL