

LEMKE
KATO

Spur
Scale
Ecartement **H0-N**



50 JAHRE
TEE



2007-2008

HOBBYTRAIN
PRÄZISIONSMODELLE



1957/2007 und über 20 Jahre Hobbytrain 1987/2007

1957/2007 50 Jahre Kato / Sekisui Kinzoku

1957 von Yuji Kato gegründet als Sekisui Konzoku Choko Corporation in Tokio/Japan

1964 Beginn der Produktion von Spur N – Modellen

1966 Beginn des Exportes von Spur N – Modellen nach Amerika

1974 Eröffnung des ersten Showrooms in Tokio

1977 Bau des ersten Produktions- und Bürogebäudes

1980 Bau einer weiteren Produktionsstätte in Saitama in der Nähe von Tokio

1980 Markteinführung des UNITRACK Spur N – Gleissystems

1981 Konzentration der verschiedenen Produktionsbereiche im Neuen Saitama – Produktionsbetrieb

1981 Vorstellung des ersten von Kato produzierten europäischen TGV Spur N - Modelles

1982 erstmalig Aussteller auf der Internationalen Modellbahnmesse in Nürnberg

1983 Gründung des ersten Kato – Hobbycenters

1984 Produktion des ersten eigenen HO – Modelles für den amerikanischen Markt, Alco RS-3

1985 Einführung von CAD/CAM – Systemen in Konstruktion und Produktion

1986 Produktion des ersten japanischen HO-Modelles

1986 Gründung Kato USA Inc. als eigenständiges Unternehmen

1986 Markteinführung UNITRACK – Gleissystem HO

1989 Beginn der Zusammenarbeit Kato / Lemke durch Übernahme der Vertretung für Deutschland/Europa

1989 erstmalige Verleihung der Auszeichnung "Modell des Jahres" (Eisenbahnmagazin) an Kato für das Spur N – Modell VT Köln / Hobbytrain

1989 erstmalig auch Modell des Jahres in der Schweiz für das Spur N – Modell Ae8/8 Hobbytrain

1991 Produktion des ersten deutschen Kato HO – Modelles Fliegender Hamburger

1992 Modell des Jahres für das erste deutsche Kato HO – Modell Fliegender Hamburger

1993 Produktion des ersten japanischen Dampflokmodelles in HO

1994 Eröffnung des Hobbycenter Kato in Osaka/Japan

1997 Bau des neuen siebenstöckigen erdbebensicheren Produktions- und Verwaltungsgebäudes in Saitama

2004 Begründer und Senior Yuji Kato wechselte in den Aufsichtsrat und sein Sohn Hiroshi Kato, bisher Vizepräsident, wird Präsident der Gesellschaften

1957/2007 50th anniversary of Kato / Sekisui Kinzoku

1957 established as Sekisui Kinzoku Choko Corporation in Tokio/Japan

1964 Kato started manufacture of N scale models

1966 Kato started export of N scale models

1974 opening of the 1st show room in Tokio

1977 Kato built their production and office building

1980 Kato built further factory in Saitama near Tokio

1980 Kato released UNITRACK system for N scale railroad

1981 concentration of production in Saitama

1981 presentation of 1st European N scale TGV

1982 1st exhibition on Nuremberg Fair

1983 establishment of 1st Kato hobby center

1984 Kato released the first HO American model locomotive Alco RS-3 system

1985 Kato employed computer-aided designing and manufacturing (CAD/CAM) system

1986 production of the 1st Japanese HO model

1986 Kato established Kato USA Inc.



Hiroshi Kato, Präsident der Firma Kato Japan / USA, Wolfgang Lemke, Geschäftsführer der Lemke GmbH und Lemke Collection GmbH, Deutschland und Christian Lemke vor der Firmenzentrale in Tokio.

Hiroshi Kato, president of Kato Japan / USA, Wolfgang Lemke, president of Wolfgang Lemke GmbH and Lemke Collection GmbH, Germany and Christian Lemke in front of the central office in Tokyo.

1986 Kato released UNITRACK system for HO scale railroad

1989 begin of co-operation between Kato / Lemke

1989 N scale model VT Köln / Hobbytrain was awarded "Model of the Year"

1989 N scale model Ae8/8 was awarded "Model of the Year" by a Swiss magazine

1991 production of the 1st German HO scale model Fliegender Hamburger

1982 the 1st German HO scale model Fliegender Hamburger was awarded "Model of the Year"

1993 production of the 1st Japanese HO scale steam engine

1994 opening of the Kato hobby center in Osaka/Japan

1997 Kato built a new anti-earthquake structure 7-floor factory at Saitama factory

2004 Hiroshi Kato became president and the former president Yuji Kato became chairman of the company

Aufgrund seines hohen Qualitätsniveaus gehört Kato heute zu den führenden Modellbahnherstellern weltweit. Die Gründung der Marke Hobbytrain vor über 20 Jahren hängt stark mit der Entwicklung von Kato zusammen.

In Zusammenarbeit mit Kato, aber auch mit anderweitigen eigenständigen Produktionen erfüllt Hobbytrain die Wünsche vieler Modellbahner.

Wir sind als Kato-Vertretung und Importeur in

Europa eigenständig bzw. mit kooperierenden Landesvertretungen in folgenden Ländern tätig: Deutschland, Schweiz, Österreich, Benelux, Spanien, Italien, England, Skandinavien und Frankreich.

Due to the high quality level Kato is one of the leading model train manufacturers.

The establishment of the brand Hobbytrain more than 20 years ago is strongly connected

with the development of Kato.

In co-operation with Kato but also with other independent productions Hobbytrain fulfills the wishes of their model train collectors.

We are working on our own as representative and importer of Kato in Europe and we cooperate with the representatives of the following countries: Germany, Switzerland, Austria, Benelux countries, Spain, Italy, England, Scandinavia and France.

H0 / 1:87

Triebwagen

Railcars

K VT 137 / VT 36.5	4
H SVT 137 / 155 A/B/C	5
K Bauart Hamburg	6
K Fliegender Hamburger	7

Straßenbahnmodelle

Tram

K Düwag Typ Aufbauwagen	8-9
H Posttram München	10
LC Stadtbahnwagen K4000	9

Bahndienstfahrzeug

Maintenance Car

H Turmtriebwagen VT702	11
LC VW-Bus Draisine	11

Waggonprogramm

Wagons

H 26,4 m Doppelstockwagen	12
----------------------------------	----

UNITRACK Gleissystem

UNITRACK System

K Zubehör	13-15
------------------	-------

US-Modelle

US-Models

K US-Modelle	55
---------------------	----

N / 1:160

Triebwagen

Railcars

K Bauart Hamburg	22-23
K Fliegender Hamburger	24
H ETA 150 / ETA 515	21
H SVT 137 / 155 A/B/C Kruckenberg	26
H Schienenzeppelin Kruckenberg	27
K Eurostar	30
K TGV POS	31
K TGV Thalys PBKA	31
K Schnelltriebwagen AVE Spanien	32
K Schnelltriebwagen AVE Euromed	32
K SBB RAe II TEE Gotthardo	35
H SBB Re2/4 Roter Pfeil	36

Frontbeleuchtung Front light Eclairage frontale	Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb Current pick-up from overhead line Pantographes fonctionnelles	Epochen/Epochs/Epoques I 1835 – 1920 II 1920 – 1945 III 1948 – 1968 IV 1968 – 1985 V 1985 –
Vorbereitet für Innenbeleuchtung Prepared for room light Prépare pour éclairage d'intérieur	DC= Gleichstrom Direct current Courant continu	
NEM NEM-Schacht Holder for NEM couplers Support s'attelage NEM	AC~ Wechselstrom Alternating current Courant alternatif	
5-poliger Motor 5-pole motor Moteur à 5 pôles	Vorbereitet für Decoder Prepared for decoder Prépare pour decoder	
R Empfohlener Mindestradius recommended minimum radius rayon minimum recommandé	[AC] Mit Decoder With decoder Avec decoder	

Straßenbahn

Tram

K Düwag „Aufbauwagen“	25
------------------------------	----

Europäische E-Loks

European Electrical Locomotives

H DB E10 ¹	18
H DB E10 ³ Bügelfalten E10	19
H Taurus ES64 / DB 182	20
H E-Lok ES64 P-001 Europrinter	33
H E-Lok 252 Renfe / AVE	33
H SBB Re6/6	34
H BLS Ae8/8	34
K SBB Re4/4 460	49

Deutsche+Europäische Dieselloks

German+European Diesel Engines

K Diesellok EMD Class 66	16
H Diesellok MaK 2000 BB Vossloh	17
H Diesellok Typ 319 Renfe / AVE	33

Deutsche Dampflokomotiven

German Steam Engines

H Badische IV ^h / BR18 ³	28-29
LC BR 18.314 Ex Badische IV ^h	29

Bahndienstfahrzeuge

Maintenance Car

H Gleisstopfmachine Plasser&Theurer	37
--	----

Japanische Modelle

Japanese Models

Dampflok / Steam Engines

K Dampflok BR C50	38
--------------------------	----

E-Loks / Electrical Locomotives

K Schwere E-Lok EF58	38
K E-Doppellok EH 10	38
K E-Doppellok EH 200	38
K Super Rail Cargo M 250	39

Dieselloks / Diesel Engines

K Schwere Diesellok Typ DD 51	39
--------------------------------------	----

Shinkansen

K E4-Max	40
K Nozomi Shinkansen Baureihe 500	40
K Express-Triebwagen Egret	40

Sonderfahrzeuge / Special-purpose vehicles

LC Ladestation für ETA 150	21
H K5 Eisenbahngeschütz Leopold	50

US-Modelle

US-Models

K US-Modelle	53-54
---------------------	-------

Waggonprogramm

Wagons

H 26,4 m Doppelstockwagen	41
H SBB IC2000 Doppelstockwagen	47
K SBB RiC Schnellzugwagen	48-50
H Güterwagen Oppeln / Gms / Glm	42
H Behälterwagen 2-t/13	43
H Flachwagen Transport „von Haus zu Haus“	43
H Containerwagen Typ Sggnos 715 / 714	44
H SBB K3 Gms	45
H SBB Zugbegleitwagen Sputnik	45
H Neuschotterwagen XAS 73	45
H BLS Autoverladewagen	46

KATO-Modellbahnzubehör

KATO-Accessories

K Modellhäuser	55
K PKW-Modelle 1:160	55

miNiS Automodelle

Car models

LC MBL 3500	51
LC MB Bus O 3500	52
LC Opel Blitz	52
LC Krupp Titan	52

H DVD Weltrekordfahrt Kruckenberg Schienenzeppelin	27
--	----

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

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

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



Diesel-Triebwagen

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

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

Mit 50 Einheiten waren diese Triebwagen über ganz Deutschland verteilt. Nicht nur im Nahverkehrsbereich eingesetzt, waren die Triebwagen von 1937/38 bis in die 70er Jahre im Einsatz.

Von der DRG kamen die Triebwagen nach dem Krieg teilweise zur Deutschen Bundesbahn und teilweise zur Deutschen Reichsbahn Ost. Ab 1939 wurden mehrere Triebwagen für militärische Zwecke eingesetzt. Nach dem Krieg kamen einzelne Triebwagen zu den alliierten Dienststellen der englischen und amerikanischen Streitkräfte. Nach Ausmusterung bei der DB verblieben die letzten beiden Triebwagen bei der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn, wo sie noch bis 1978 im Dienst waren. Die Steuerwagen VS 145 sah man häufig bei der DB im Einsatz z. B. mit der Diesellok V 36.

Bei der Deutschen Reichsbahn Ost wurden die letzten VT 137 1967 ausgemustert.

Durch die Kriegsereignisse blieben einige Triebwagen außerhalb Deutschlands in Österreich, Italien und Frankreich.

Die Steuerwagen verfügten über ein eigenes Postabteil, daher gehörten sie zur Betriebsgattung BC Post 4ivS.



Foto Sammlung Dietz.

K 303600

VT137/VS145 DRG Ep. II, creme-rot, 2-tlg.

K 303600-S

dto. digital mit ESU-Loksound

K 303601

dto. Wechselstrom digital

K 303601-S

dto. digital mit ESU-Loksound



K 303800

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

K 303800-S

dto. digital mit ESU-Loksound

K 303801

dto. Wechselstrom digital

K 303801-S

dto. digital mit ESU-Loksound



K 303700

VT137/VS145 DR Ep. III, creme-rot, 2-tlg

K 303700-S

dto. digital mit ESU-Loksound

K 303701

dto. Wechselstrom digital

K 303701-S

dto. digital mit ESU-Loksound



Kruckenberg Schnelltriebwagen

SVT 137/155 A/B/C

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

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



H 13715 DC=

Kruckenberg SVT137/155 3-tlg. DC

H 13715-S DC=

dto. digital mit ESU-Loksound

H 13715-1 [AC]

Kruckenberg SVT 137/155 AC digital

H 13715-1S [AC]

dto. digital mit ESU-Loksound



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

Nach dem Kriegsende abgestellt in Berlin/Karlshorst, sah der Reichsbahn-Nummernplan von 1947 für den Kruckenberg-Schnelltriebwagen die Betriebsnummer 91.500 vor. 1958 wurde der schadhafte Triebwagen endgültig zerlegt. Aufgrund maßstäblicher und vorbildgerechter Realisierung empfehlen wir den Betrieb ab Radius 3.

In 1931/32 Kruckenbergs "Flying Railway Company" planned, only one year after the world record travel of the "Schienenzeppelin", a 3-cars rapid railcar. The order for the production of the for this time revolutionar rapid railcar was placed with West-Waggon in Cologne/Deutz.

Numerous technical innovations caused that the railcar became finished only at the beginning of 1938. Also a post compartment was planned as to be seen on sketch sheet # DPW Post K8vt. Outwardly this prototype of all today's ICEs differs by its aerodynamically clean shape found in the wind tunnel and by its silver-

grey finish from the classical two-colored RB rapid railcars.

Planned for the distance between Berlin and Hamburg, it reaches a maximum speed of 215 kms/hr. The brake of a bogie and the outbreak of the war however stopped this project. After the war the railcar was taken out of service and parked in Berlin/Karlshorst. It was registered under serial number 91.500 according to the RB registration plan of 194. In 1958 the defective railcar was finally dismantled.

Due to exact scale and realisation of original details we recommend operating not under Radius 3.



Schnelltriebwagen

Bauart Hamburg VT 137 DR / SVT 137 DRG / VT 04.5 DB

Anlässlich des 100-jährigen Eisenbahn-Jubiläums 1935 ist der Aufbau eines umfangreichen Schnelltriebwagenetzes geplant. Ausgehend von Berlin waren die Zielbahnhöfe Hamburg, Köln, München und Basel. Die Kopfform der Triebwagen wurde gegenüber dem Fliegenden Hamburger gravierend geändert und wird im Grundsatz Maßstab für alle weiteren SVT der DRG, sowie auch für schnell fahrenden E-Loks – z.B. E18, E19, ET11. Gegenüber dem Fliegenden Hamburger

wurde die Bauart Hamburg um 2,35 m auf 44,256 m verlängert. 1935 erstmalig ausgeliefert, ist diese Bauart seit nunmehr über 70 Jahren bis heute noch als einsatzfähiges Museumsfahrzeug (VT 137 225) zu bewundern. Für die Modellbahner ergeben sich aufgrund der über 70-jährigen Einsatzzeit viele Möglichkeiten, dieses Modell von Epoche II bis Epoche V in zahlreichen Varianten einzusetzen. Als SVT 04/101 und 102 konnten diese Triebwagen in eigenständiger Lackierung

ebenfalls Verwendung bei den in Deutschland stationierten amerikanischen Truppen finden.

Ein weiterer SVT 137/230 überlebte den Krieg in der Tschechoslowakai als M 297.006 bei den Tschechischen Staatsbetrieben.

Vindobona ist die alte römische Bezeichnung für Wien, da die Triebwagen überwiegend auf der Strecke Berlin – Wien – Berlin eingesetzt wurden.



K 301370-1 DC=

Bauart Hamburg VT 137 DR (VINDOBONA), Epoche III, creme-violett, Gleichstrom / era III, creme-blue, DC

K 301370-1S DC=

dto. digital mit ESU-Loksound

K 301800 DC=

SVT 137 DRG Epoche II, Wehrmachtzug (Rollender Befehlsstand)

K 301800-S DC=

dto. digital mit ESU-Loksound

K 301801 [AC]

dto. AC digital

Bei der Deutschen Reichsbahn Ost waren die 1935 – 1936 von der DRG gebauten Fernschnelltriebwagen der Bauart SVT137 Hamburg noch bis 1975 im Dienst. Der ehemalige SVT137.225 wurde von der damaligen DDR-Regierung als Salontriebwagen (VT183.252/6) eingesetzt und erhielt dafür die besondere Lackierung in Creme und Rot der Epochen III/IV.

K 301700 DC=

VT183 DR Ost Epoche IV, creme-rot, 2-tlg.

K 301701 [AC]

dto. AC digital



Auslaufartikel



K 301500 DC=

VT 04.501 DB rot, Epoche IIIb, mit DB-Logo

K 301500-S DC=

dto. digital mit ESU-Loksound



Auslaufartikel

K 301900 DC=

SVT 04 US Lazarettzug

K 301900-S DC=

dto. digital mit ESU-Loksound



„Fliegender Hamburger“

SVT 877 DRG, VT 04.1

75 JAHRE

Neuaufgabe

Der „Fliegende Hamburger“ als SVT 877, heute VT 04.1, war mit Beginn seines Einsatzes in den dreißiger Jahren die erste durchgehende Schnellverbindung zwischen Berlin – Hamburg und Berlin – Köln. 1931 erfolgte im Auftrag der Reichsbahn die Herstellung des ersten Prototyps, Art.-Nr. 30701-1.

Der VT 04.1 ist aufgrund neuester Nachforschungen und Informationen aus his-

torischen Archiven nun erstmals auch mit dem Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ versehen. Diese Beschriftungsvariante war bis dato nicht bekannt bzw. nicht belegt.

Ab 1952 verkehrte der nunmehr im neuen DB-Rot lackierte VT 04.1, Art.-Nr. 30703-1.

Ein Kopfteil des „Fliegenden Hamburgers“ in creme-violetter Ausführung steht im Verkehrsmuseum Nürnberg.

MODELLINFORMATION:

Durch spezielle Konstruktion im Schützenbereich sind auch kleine Radian befahrbar.

Vorbereitet für Innenbeleuchtung K7-501 (2x)

Die Modelle verfügen über den hervorragenden 5-pol. Motor und Inneneinrichtung und Wechsellicht frontseitig.

Eine Anleitung zum nachträglichen (manuellen) Einbau eines Digitaldecoders liegt dem Modell bei.



„Fliegender Hamburger“ – Montan Express

K 30703-1 DC=

„Fliegender Hamburger“, VT 04.1, „Deutsche Bundesbahn“, rot, Ep. IIIa

K 30701-1 DC=

„Fliegender Hamburger“, SVT 877, DRG, creme-violett, Ep. II



Das unten stehende Bild verdeutlicht die gravierenden Unterschiede zwischen dem „Fliegenden Hamburger SVT 877“ und der „Bauart Hamburg SVT 137“.



„Fliegender Hamburger“

„Bauart Hamburg“



Straßenbahnmodell Düwag / Tram-model Düwag

Typ Aufbauwagen / Type "Aufbauwagen"

Zwischen 1950 (Epoche III) und 1970 (Epoche IV) waren hiervon zahlreiche Varianten in Deutschland und im europäischen Ausland im Einsatz. Einige Fahrzeuge sind heute noch als Museumsmodelle bei verschiedenen Verkehrsgesellschaften in Betrieb. Für die Modellbahner ist nun ein vorbildgerechter Betrieb in Epoche III bis Epoche V möglich.

From 1950 (era. III) to 1970 (era. IV) numerous variants of this tram were in use in Germany and in the whole of Europe. Some of them still operate as museum models for different transport services. Hobby modellers now can obtain all models from era III to era V.

Für die Freunde der Meterspur gibt es das Düwag-Modell auch in H0m 12 mm. Die Modelle sind bereits vollständig umgebaut und sind erhältlich unter der Artikel-Nr. K 31900-1 H0m Düsseldorf, 2-Flg. unter der Artikel-Nr. K 31905-1 H0m Arbeitswagen orange mit Warnbalken.

For those who like the one-meter gauge version the Düwag model is also available in H0m-12 mm. The model is readily converted; item-no. K 31900/1 H0m Düsseldorf, 2-piece set and item-no. K 31906/1 H0m maintenance car with warning beam.

MODELLINFORMATION:

Die Modelle durchfahren auch enge Radien, vorbereitet für den Einbau der Innenbeleuchtung K 7501 + 2x 11204.
Vorbereitet für den Einbau eines Digitaldecoders.

MODEL INFO:

The models also pass small radii, prepared for Kato indoor lighting K 7501 + 2x 11204.
Prepared for digital decoder.



Arbeitswagen erfüllen im Straßenbahnbetrieb sämtliche Aufgaben, die mit der Sanierung und Reparatur der Strecke zu tun haben. So bringen sie Arbeiter und Material zu den Baustellen. Darüber hinaus dienen sie zum Abschleppen von defekten Straßenbahnen und werden im Winter als Schneeräumer und Salzstreuer eingesetzt. Meistens waren die Einsatzlackierungen in den Straßenbahndepots entweder grün oder orange.

Maintenance cars fulfill all tasks having to do with the renewing and repair of the tram rails. They forward workmen and material to the sites. In addition they do the breakdown service and operate as snow plower and salt spreader. They are painted in green or orange colour.

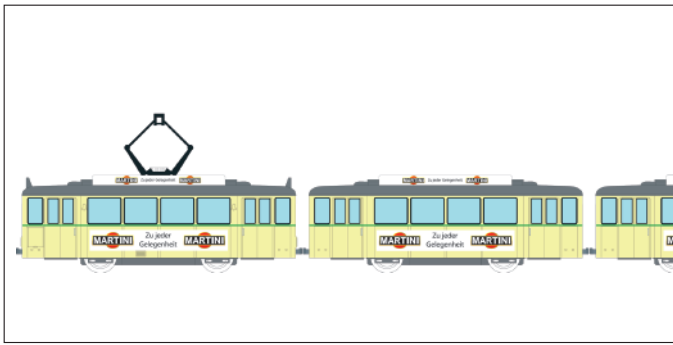
Zur Instandsetzung des eigenen Gleiskörpers setzen die Straßenbahnbetriebe einzelne Motorwagen, umgebaut zu Arbeitswagen, mit speziellen Arbeitsloren ein, die häufig zum Transport von Arbeitsmaterial, Gleisschotter usw. verwendet wurden.

Ladegut nur beispielhaft!



K 30916    DC= 

Arbeitswagen mit 2 Loren und Ladegut, 3-Flg.



K 30917 DC=

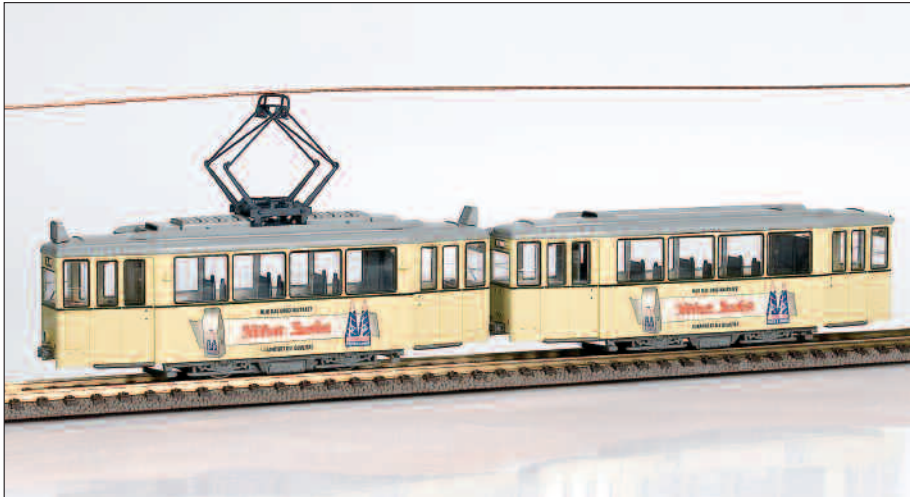
Tram Düweg mit „Martini“-Werbung, 3-tlg.



LC 24000 DC=

Niederflur-Stadtbahnwagen K4000 mit 2 Motoren
„KVB Kölner Zucker“

LEMKE
Collection
Vertrieb: Lemke Collection GmbH



K 30901 DC=

Tram Düweg Beiwagen Typ Düsseldorf in creme-farbener Lackierung

K 30908 DC=

Tram Düweg mit „4711“-Werbung, 2-tlg., ohne Abb. / without picture

K 30915 DC=

Tram Düweg mit Werbung „Kölner Zucker“ in creme-farbener Lackierung, 2-tlg.



LC 30910 DC=

Tram Düweg Coca-Cola, 2-tlg.

LEMKE
Collection
Vertrieb: Lemke Collection GmbH



LC 30911 DC=

Tram Düweg Coca-Cola, 2-tlg.

LEMKE
Collection
Vertrieb: Lemke Collection GmbH



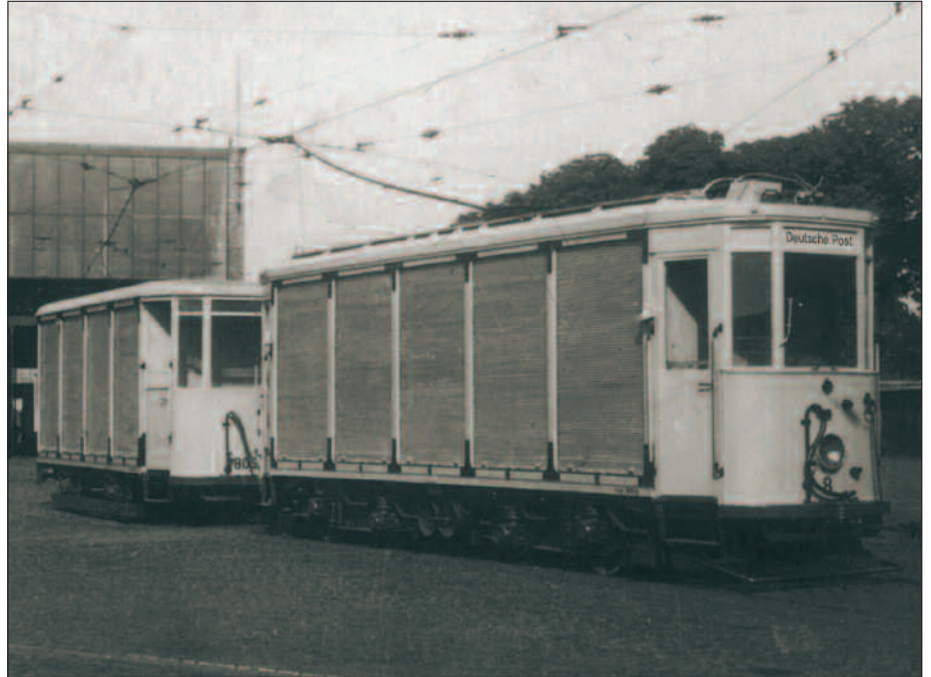
K 30913 DC=

Tram Düweg Münchner Vorbild in weiß-blauer Lackierung, 3-tlg. /
Tram Düweg, Bavarian painting, type Munich, white/blue painting

Posttram – München

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

Zu diesem Zweck wurden bereits vorhandene Triebwagen entsprechend den Bedürfnissen der Post umgebaut. Am 1. Juli 1905 wurde der Poststraßenbahnverkehr zwischen dem Postamt 1 (Residenzpost) und dem Postamt 3 (Bayerpost) aufgenommen. 1926, die alten Triebwagen hatten weitgehend ausgedient, kaufte die Oberpostdirektion München bei MAN für einen erweiterten Poststraßenbahnverkehr 8 neue Triebwagen. Sie wurden im Juni 1926 in Betrieb genommen. Die neuen gelb gestrichenen Poststraßenbahnwagen entsprachen ihrem äußeren Aufbau und in ihrer technischen Ausrüstung den normalen Konstruktionen der städtischen Münchner Zweirichtungsstraßenbahnwagen. Nach dem 2. Weltkrieg stiegen die Transportleistungen infolge des wirtschaftlichen Aufschwunges rapide an. Die Motorisie-



rung der Triebwagen reichte bei voll beladenem Triebwagen und Beiwagen nicht mehr aus, um mit dem ständig schneller werdenden Straßenverkehr Schritt halten zu können. Verstärkt kam es zum Einsatz von jeweils zwei zusammengekoppelten Triebwagen, die maximal 10 Einsatzkarren transportieren konnten. Jeder Einsatzkarren nahm etwa 100 Pakete auf. Nachdem noch 1954

die bis dahin üblichen Stangenstromabnehmer gegen Scherenstromabnehmer ausgewechselt worden waren, kam aber dann 1959 das endgültige Aus für die bekannteste Posttram Deutschlands.

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

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



H 14000  DC = 

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

Turmtriebwagen VT 702 DB

Dieses Modell bringt Spielspaß und realitätsnahe Funktionen auf die Anlage. Bei der Wartung und dem Aufbau von Signalen und Oberleitung kann der VT 702 vorbildgetreu in den „Spieleinsatz“ gehen. Je nach Modell entsprechen die Funktionen: Voll bewegliche Arbeitsbühne, Prüfstromabnehmer und Geräusche dem Original, Sound inbegriffen. Das Vorbild ist im Depot Korn-Westheim beheimatet. Viele kleine Details sind im Modell maßstabsgetreu und liebevoll nachgebildet. Der serienmäßig eingebaute Multifunktionsdecoder lässt selbst im Analog-Wechselstrombetrieb ein ferngesteuertes Hochfahren der Arbeitsbühne zu. Der Turmtriebwagen ist in Gleichstromausführung oder Dreileiterwechselstrom erhältlich, wobei der Decoder in beiden Versionen für den Betrieb im Analog- AC- und DC-System sowie digital unter DCC (NMRA) oder Märklin/Motorola geeignet ist.



H 520001  DC= NEM

Gleichstrom, digital

H 520001-S  DC= NEM

dto. mit Sound

H 530001  [AC] NEM

dto. Wechselstrom, digital

H 530001-S  [AC] NEM

dto. mit Sound

VW Bus Draisine

Limitierte Auflage von 499 Stück!
Limited Edition!

LEMKE
Collection

Vertrieb: Lemke Collection GmbH



LC 20503 DC=

VW Draisine mit Dachlampen in blauer Lackierung. Wolf/Waldsrode

Ein bis auf den heutigen Tag sehr beliebtes Schienenauto ist der Volkswagenbus, den die Bundesbahn 1955 als geräumige „DB-Draisine“ für Bezirksbereisungen anschaffte – in wenigstens vier Museumsbahnbeständen ist sie noch vorhan-



LC 20504 DC=

VW Bus KLV 20 DB rot

den: Frankfurt, Kassel, Bad Nauheim und Neustadt haben einen Wagen der Serie „Klv 20-5000“ im Betrieb, und bei Wolff-Walsrode läuft ein Exemplar noch alltäglich. 15 Stück baute Beilhack in Rosenheim und weitere 15 die Waggonfabrik

Donauwörth. Insgesamt gab es also 30 dieser Draisinen des Modells „GBA 1“; weitere sechs Exemplare kauften die Schweizerischen Bundesbahnen.



DB Doppelstockwagen 26,4 m Version DB Double Decker Wagon – 26,4 m version



1950 wurden die ersten drei 22,4 m Doppelstockwagen mit Einheitswagenkasten für den Reiseverkehr bei Wegmann in Kassel gebaut. 1951 folgten die drei 26,4 m Wagen. In der Epoche IIIa fuhren ursprünglich zwei Züge mit je drei Wagen als 3. Klasse, 2/3 Klasse und ein Speisewagen in der markanten blauen Farbgebung. Ab der Epoche IIIb fuhren beide Wagen-Typen in einem Zug. Bis zu 5 Wagen waren maximal eingesetzt. Der sechste Wagen blieb Reserve. Der Speisewagen wurde zu einem reinen Sitzwagen umgebaut. Diese Wagen wurden auch mit „normalen“ D-Zug-Wagen als Zug kombiniert.

Hobbytrain wird die 26,4 m Wagen komplett neu konstruieren und maßstäblich nachbilden. Alle Details und Bedruckungen werden mit größter Sorgfalt realisiert.

1951 in Dienst gestellt, verkehrten sie zwischen dem Ruhrgebiet und Frankfurt,

ab 1953 im Städteverkehr Hamburg/Bremen, ab 1963/64 Kiel/Lübeck, ab 1966/67 Großraum Köln. Anfang der 70er Jahre wurden die Fahrzeuge nach fast 20-jährigem Einsatz ausgemustert. Im Laufe ihres fast 20-jährigen Einsatzes wechselte die Lackierung von stahlblau, Ep. IIIb, über flaschengrün Ep. IIIb zu chromoxydgrün Ep. IIIb – IV.

1950 the first 22,4 m long double decker wagons were produced with Wegmann / Kassel for the passenger traffic. 1951 the three 26,4 m long wagons were produced. In era IIIa originally two trains with 3 wagons each travelled as 3rd class, 2/3 class and one diner car in its outstanding blue finish. From era IIIb on both wagon types travelled in one train. Up to 5 cars were used on the whole. The sixth car remained in reserve. The diner car was rebuilt to a pure pas-

senger car. These cars were also combined with "normal" express trains.

Hobbytrain designed these 26,4 m long wagons completely and finely up to the prototype and all letterings, imprints etc. have been copied in all details.

1951 put in service, the double decker wagons travelled the distance between the Ruhr district and Frankfurt, from 1953 on between Hamburg and Bremen, from 1963/64 on between Kiel and Lübeck, from 1966/67 on in the region of Cologne. In the beginning of the seventies the vehicles were put out of service after almost 20 years of operation. During its operation time its painting changed from steel blue, era IIIa, over bottle green, era IIIb to chrome-oxide-green, Era IIIb – IV.

H 42010 NEM R2

Ep. IIIa DB blau, 3-tlg. /
 era IIIa DB blue, 3 car set

ohne Abbildung / without picture:

H 42020 NEM R2

Ep. IIIb, Phase 2, DB chromoxydgrün, 3-tlg. /
 era IIIb-2, DB chrome-oxide-green

H 42030 NEM R2

Doppelstockwagen DB, 3-tlg., Ep. IIIb, Phase 1,
 flaschengrün / Double Decker Wagon DB, 3 car
 set, era IIIb -1, bottle green

H 42040 NEM R2

Doppelstockwagen DB, 3-tlg., Ep. IV, chromoxyd-
 grün / Double Decker Wagon DB, 3 car set, era IV,
 chrome-oxide-green



Abbildung zeigt N-Modell



Wunschmodelle für Wiederauflagen H0 1:87

ETA150/ESA150-515/815 DB + ET25 DB und eIT 1817 DRG

Immer wieder erreichen uns Anfragen nach werksseitig ausverkauften Modellen. Wir stellen Ihnen hier zwei H0-Modelle vor, die wir bei entsprechender Nachfrage zur Wiederauflage im Produk-

tionszeitraum 2008 einplanen könnten. Bei Interesse schreiben Sie uns und gehen Sie zu Ihrem Fachhändler. We steadily receive inquiries from our collectors for sold out models. We here

present two H0 models, which we plan for production in 2007/2008 in the case of corresponding demands. If you are interested, please contact us and go to your hobby shop.



K 30802 DC=

BR 515/815 DB, Ep IV, rot

K 30803 DC=

BR 515/815 DB, „Nokia“-Lackierung

K 30801 DC=

ETA/ESA 150 DB, Ep III, rot

K 30806 AC~

BR 515/815 DB, Ep IV, rot

K 30807 AC~

BR 515/815 DB, „Nokia“-Lackierung

K 30805 AC~

ETA/ESA 150 DB, Ep III, rot



K 30701 DC= NEM

Version DB Epoche III

K 307081 AC~ NEM

Version DB Epoche III

K 307072 DC= NEM

Version DRG Epoche II **ohne Abbildung**

K 307081 AC~ NEM

Version DRG Epoche II **ohne Abbildung**

Zubehör / Trafo



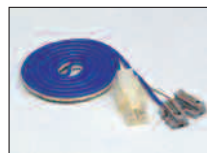
K 22-014 Trafo



K 24-815 Gleisverbinder



K 24-816 Gleisverbinder isoliert



K 24-818 Anschlusskabel



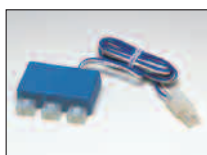
K 24-825 Verlängerungskabel



K 24-826 AC Verlängerungskabel



K 2-502 Aufgleisgerät



K 24-827 Verteiler für Weichenschalter



aK 24-840 Weichenschalter



K 24-841 Verlängerung für Weichenschalter



K 24-842 Wechselstrom-Wandler für WS-Betrieb



K 24-843 Adapterkabel für Trafo



Kato HO UNITRACK System für Analog und Digitalbetrieb

Vorteile des UNITRACK Systems

Leichte Montage innerhalb weniger Minuten auf fast allen Untergründen.

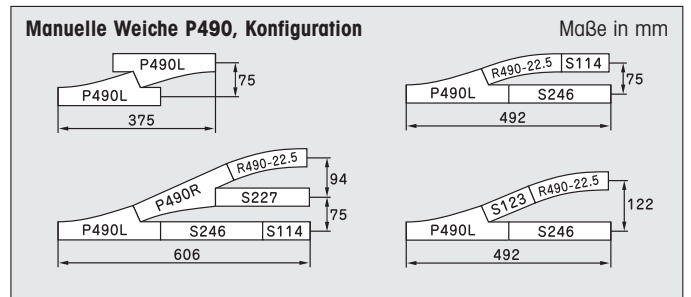
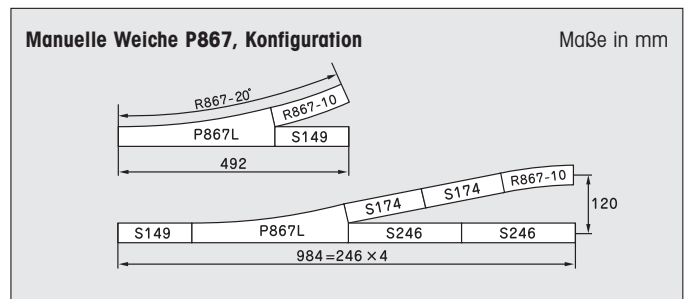
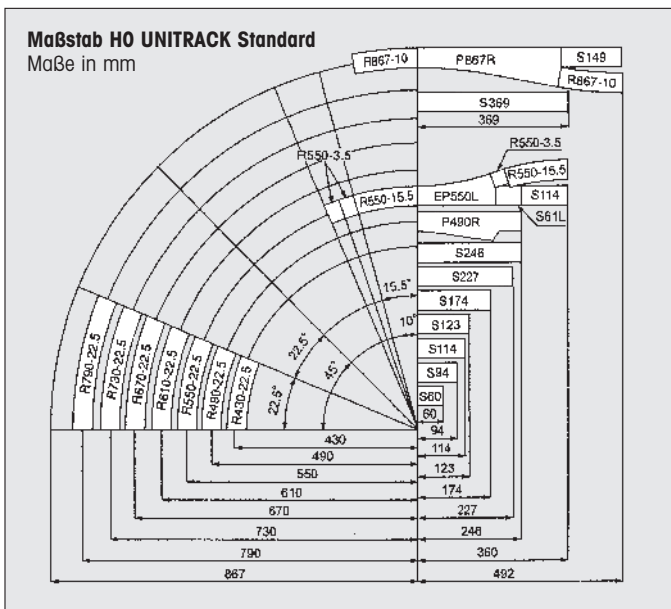
Im Unterschied zu herkömmlichen Gleisen können mit UNITRACK leicht die verschiedensten Gleisstrecken in kürzester Zeit ausprobiert werden.

Patentierter Schienenverbindung Uni-Joiner, leicht zu verbinden, dauerhafter Halt und Kontakt und genauso leicht wieder zu lösen, sooft Sie wollen.

Das UNITRACK Gleis besteht aus korrosionsfestem Code38 Nickel-Silber, die beste Wahl bei stromführenden Mate-

rialien für optimale Stromabnahme und bestes Fahrverhalten.

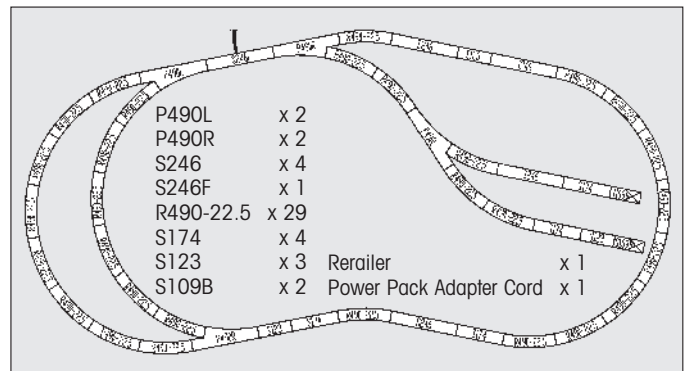
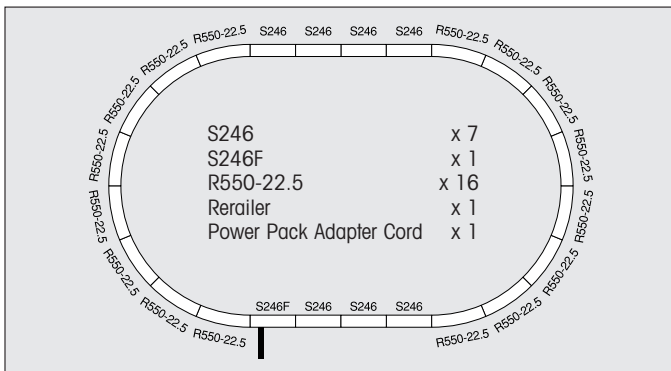
Digitalfähiges System mit stromführenden und isolierten Weichen mit oder ohne Weichenantrieb. Der Weichenantrieb kann nachgerüstet werden.

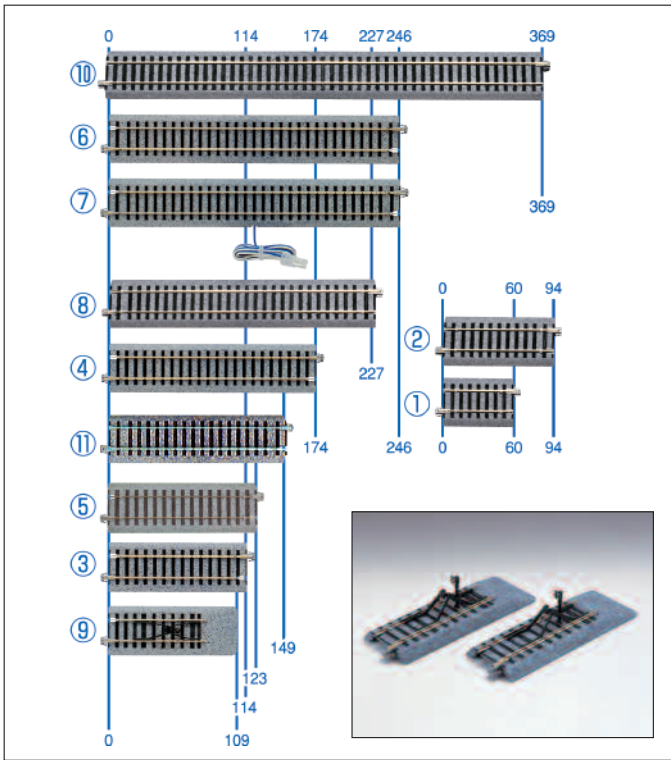


K 3-102 HO UNITRACK Basis Set
Set ca. 155 x 79 mm Oval. Optimal für den Start oder als Ergänzung für vorhandene Anlagen.



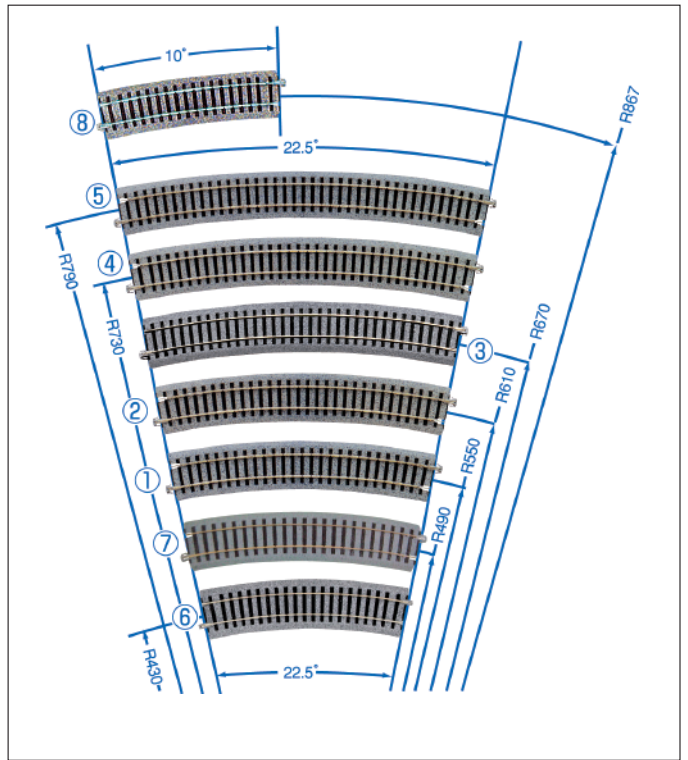
K 3-103 HO UNITRACK WGH Plan Set
Set ca. 100 x 200 mm. Aufwändiger Gleisplan. Digital geeignet.





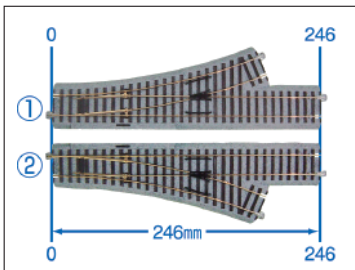
Gerades Gleis

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



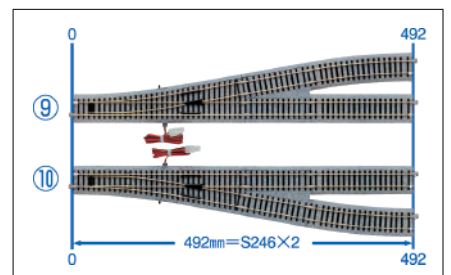
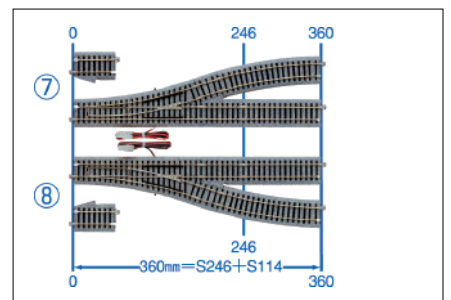
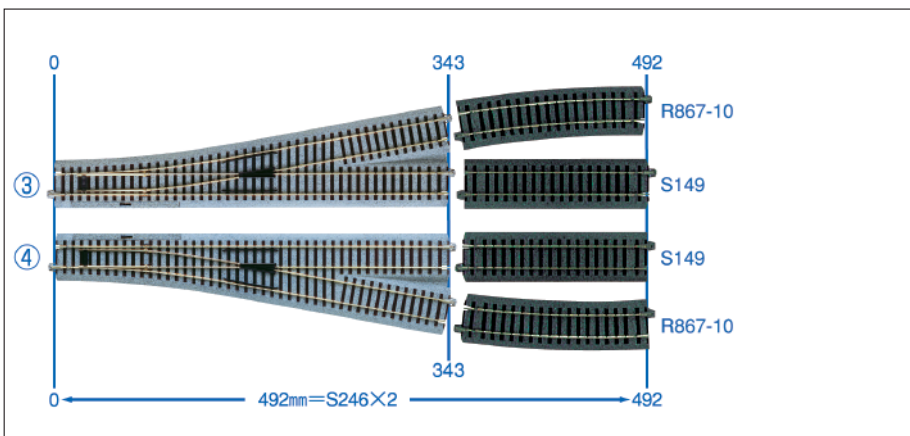
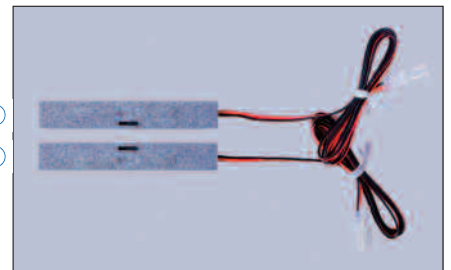
Gebogenes Gleis

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

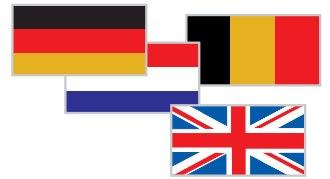


Weichen und Weichenmotoren

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



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



Diesellok EMD Class 66

1998 wurden die ersten 250 Stück Class 66 von General Motors nach England geliefert. Auf Grund der sehr guten Betriebsergebnisse wurden bereits ab 1999 mehr und mehr dieser markanten Großdieselloks nach Europa verkauft und kommen seitdem bei den verschiedensten Bahngesellschaften in Europa zum Einsatz. Durch ihr ungewöhnliches Profil und auffällige Länge als auch auf Grund der plakativen Lackierungen der Betrei-

bergesellschaften sind diese Loks auf europäischen Schienen nicht zu übersehen. Die Class 66 ist im Einsatz in Großbritannien, Deutschland, Benelux und Skandinavien. Der Einsatz in Italien und Frankreich ist in Planung.

1998 the first 250 models of the Class 66 were delivered by General Motors to England. Due to their very good operating results a number of these engines were

delivered from 1999 on to Europe and used there with a number of different railway companies. Due to their unusual profile and striking length as well as their plakative lacquer finishes used by the different railway companies they are not to be ignored on European rails.

The Class 66 is travelling in Great Britain, Germany, Benelux Countries and Scandinavia. It is also planned to be used in Italy and France.



K 10815 NEM

Diesellokomotive Class 66, DCL



K 10816 NEM

Diesellokomotive Class 66, Opel General Motor



K 10811 NEM

Diesellokomotive Class 66, HGK



K 10812 NEM

Diesellokomotive Class 66

MODELLINFORMATION / MODEL INFO:

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

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

K 10817

NEM

Diesellokomotive Class 66 Rail4Chem

K 10814

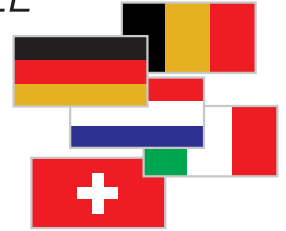
NEM

Diesellokomotive Class 66 Rail4Chem gelb-schwarz (o. Abb.)





Streckendiesellok G2000 (MaK2000 BB) / Diesel Engine G2000 (MaK2000 BB)

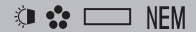


Mit der erstmalig im Jahr 2000 in Berlin vorgestellten Streckendiesellok G2000 platzierte das Kieler Unternehmen Vossloh eine komplette Neukonstruktion auf dem Schienenfahrzeugmarkt. Die G2000 wurde als 4-achsige, dieselhydraulische Plattformlokomotive mit unterschiedlichen Endführerhäusern konzipiert. Das Konzept von Vossloh ermöglicht den Einsatz dieser 4-achsigen Lokomotive sowohl im Ferngüterverkehr als auch im Rangierdienst. Zurzeit befinden sich G2000 im Einsatz in folgenden Ländern: Deutschland, Italien, Schweiz, Benelux, Schweden, Dänemark. Weitere europäische Zulassungen sind beantragt.

With the diesel engine G2000 for the first time presented in 2000 in Berlin the company Vossloh in Kiel put a complete new design on the rail market. The G2000 was conceived as 4 axle hydraulic diesel platform locomotive with different driver's cabs. The conception by Vossloh makes it possible to put this 4-axle locomotive on the one hand in operation for the long-distance freight traffic and to use it on the other hand as switcher. At present the G2000 is travelling in the following countries: Germany, Italy, Switzerland, Benelux countries, Sweden, Denmark. Licensing is demanded for further European countries.



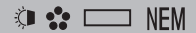
H 2854



Diesellok G2000 SBB Cargo



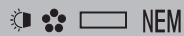
H 2851



Diesellok G2000 Railion

Die passenden Containerwagen
 Sggnos 715 finden Sie auf Seite 44

H 2852


 Diesellok G2000
 Rail4Chem


H 2850

Diesellok G2000 Vossloh Werkslok



H 2853

Diesellok G2000 ERS / Mitsui



DB Schnellzuglok E10¹ 1957/2007

DB Rapid Train Locomotive E10¹ 1957/2007

50
JAHRE

Vor 50 Jahren bestellte die Deutsche Bundesbahn die ersten Loks der aus den Vorserienloks E10.001 bis 005 entwickelten modernen Schnellzuglokomotiven der Baureihe E10¹. Über viele Jahre beherrschte dieser Loktyp, optisch übereinstimmend mit der E40, große Teile des DB-Streckennetzes.

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



Foto Krauss-Maffei.

H 2810 **NEM**

 E10¹ Ep. III DB blau, Lok-Nr. E10.107 /
 E10¹ era III DB blue, loco no. E10.107

H 2812 **NEM**

E110 DB Ep. IV/V blau / E110 DB era IV/V blue

50 years ago the Deutsche Bundesbahn ordered the first modern rapid train locomotives livery E10, developed from the pre-series locomotives E10.001 until 005. For a number of years this loco type, optically identical to the E40, was travelling on the Deutsche Bundesbahn railway network.

Their transverse ventilation grids, as well as the front and rear lights integrated in the big floodlight were at that time typical of their outward appearance. From 1957 until 1969 on the whole 379 locomotives were travelling for the Deutsche Bundesbahn.

We think, that also our N scale model collectors should now be in a position to use this striking Hobbytrain locomotive on their railroad systems.



Foto Harald Müller

E10³ „Bügelfalten“ E10

Sie waren die Stars der Deutschen Bundesbahn in den 60er-Jahren. In dieser Zeit plante die Deutsche Bundesbahn die qualitative Aufwertung namhafter Fernreisezüge, um vor allem auch im Geschäftsreiseverkehr Marktanteile zu gewinnen. Einige der bereits geordneten Lokomotiven Baureihe E10¹ sollten mit einem neuen windschnittigen Lokkasten versehen werden. So entstanden die als Bügelfalten E10 bekannten Bauarten. Die für damalige Zeiten günstigen Luftwiderstandswerte und vor allem das gelungene Design veranlassten die Deutsche Bundesbahn ab der Lok.-Nr. E10.288, alle folgenden E10 in dieser neuen „Bügelfaltenform“ zu beschaffen (insgesamt 299 Exemplare).

Je nach Einsatzgebiet bekamen die Loks unterschiedliche Drehgestelle. Dazu bekamen die für den Einsatz von Rheingold - und TEE - Zügen geplanten Loks eine auffallende Lackierung creme-blau und creme-rot.

Die Standardlackierung der klassischen Bügelfalten E10 war sowohl in Ep. III als auch in Ep. IV blau mit schwarzer Schürze. Bis es zur endgültigen Festlegung der schwarzen Schürzenlackierung kam, experimentierte die Deutsche Bundesbahn mit mehreren hell- bis dunkel-grauen Rahmenlackierungen.



Foto: W. Harndt, Slg. Dr. Scheingraber.

They were the stars of the Deutsche Bundesbahn in the sixties. At that time the Deutsche Bundesbahn planned to improve the quality of famous long-distance trains in order to contribute in the business travelling market. Some of the already ordered E10¹ locomotives were planned to be equipped with a new streamlined locomotive box. In this way the E10 typical of its crease was developed. Their good air resistance as well as their attractive outward appearance led the Deutsche Bundesbahn to procure from locomotive no. E10.288 on 229 crease-shaped models on the whole.

Dependant on their use the locomotives were equipped with different bogies. The locomotives used for the Rheingold and TEE trains were provided with the striking lacquer finish in crème-blue and crème-red.

The standard lacquer finish of the classical E10 was in era III as well as in era IV blue and the underskirt was black. Until the underskirt was finally painted in black the Deutsche Bundesbahn used different light and dark grey nuances.

This model may offer the hobby collector a variety of use.

H 2801  NEM

Bügelfalten E10 Ep. III DB creme-rot TEE / Rheingold /
Bügelfalten E10 era III DB creme-red TEE / Rheingold

H 2802  NEM

Bügelfalten E10 Ep. III DB blau mit hellgrauer Schürze /
Bügelfalten E10 era III DB blue with light grey underskirt



Taurus

ES 64 / DB 182/1016

1999 erregte Siemens/Krauss-Maffei großes Aufsehen mit der hervorragend designten Baureihe BR 1016. Ursprünglich für die ÖBB bestimmt, rollte im Juli 2001 die erste DB-Version als BR 182 auf die Gleise. Parallel dazu erfolgte der erstmalige Einsatz zahlreicher sogenannter „Dispoloks“, die zum größten Teil in den Lackierungen ihrer Betreibergesellschaften quer durch Deutschland und Europa unterwegs sind. Durch diese Lackierungsvielfalt ergibt sich auch für Modelleisenbahner ein reizvolles Bild. Hobbytrain hat mit diesem Taurus das erste maßstäbliche und in allen Details – einschließlich der markanten Pufferbohlen – nachgebildete Spur N-Modell hergestellt.

1999 Siemens/Krauss-Maffei caused a sensation by presenting the outstanding line of production 1016. Originally planned to be put in service with the ÖBB, the first version, BR184,

was put on the rails of the DB. At the same time numerous so-called “Dispoloks” were put in service, which to a large extent cross Germany and Europe in the colours of their railway companies.


H 2748

Cargo Serv ES 64 U2

H 2743

 Taurus ES 64
 DHL/Railion

Die passenden
 Containerwagen
 Sggnos 715 finden
 Sie auf Seite 44



MODELLINFORMATION:

Hohe Zugkraft, da beide Drehgestelle angetrieben, LED-Beleuchtung, Crashpufferbohle, hervorragendes Preis-/Leistungsverhältnis.

MODEL INFO:

high traction power, as both bogies are driven, LED lighting, very good relation between price and performance.

H 2789

SBB Cargo Designstudie


H 2749

 3-tlg. Set DB182 Porsche-Design mit 2 Habis
 (Electrotren Porsche Teileservice) Lizens Porsche

H 2749-1

E-Lok DB182..004-2 Porsche-Design, Lizens Porsche

ETA 150 / ESA 150

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

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

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



H 11200   

ETA 150 / ESA 150 DB, Ep. III, rot, 2-tlg. Set /
era III, 2-piece set



LC 11150

ETA 150 Ladestation **Vertrieb:**  Lemke Collection GmbH
Diese markanten Ladestationen – umgebaute Reichsbahngüterwagen – bestimmten Jahrzehntlang das Bild der jeweiligen ETA Endstationen, und waren neben der Batterie das Herzstück eines jeden Akkutriebwagenbetriebes. Die Triebwagen wurden in den Nachtstunden an diese „Stromtankstellen“ angeschlossen, bis die volle Batteriekapazität von 520 V erreicht war. Hochwertiges Kleinserienmodell in einer Messing/Weißmetall Mischbauweise. Das Modell ist komplett montiert, lackiert und vorbildgerecht beschriftet. Die Serie ist auf 300 Stück limitiert.



H 11203   

BR 515/815 Nokia-Lackierung / Nokia-design

H 11201   

BR 515/815 DB, Ep. IV, rot, 2-tlg. Set /
era IV, 2-piece set



Schnelltriebwagen

Bauart Hamburg VT 137 DR / SVT 137 DRG / VT 04.5 DB

Anlässlich des 100-jährigen Eisenbahn-Jubiläums 1935 ist der Aufbau eines umfangreichen Schnelltriebwagenetzes geplant. Ausgehend von Berlin waren die Zielbahnhöfe Hamburg, Köln, München und Basel. Die Kopfform der Triebwagen wurde gegenüber dem Fliegenden Hamburger gravierend geändert und wird im Grundsatz Maßstab für alle weiteren SVT der DRG, sowie auch für schnell fahrenden E-Loks – z.B. E18, E19, ET 11.

Gegenüber dem Fliegenden Hamburger wurde die Bauart Hamburg um 2,35 m auf 44,256 m verlängert. 1935 erst-

malig ausgeliefert, ist diese Bauart seit nunmehr 70 Jahren bis heute noch als einsatzfähiges Museumsfahrzeug (VT 137 225) zu bewundern. Für die Modellbahner ergeben sich auf Grund der 70-jährigen Einsatzzeit viele Möglichkeiten, dieses Modell von Epoche II bis Epoche V in zahlreichen Varianten einzusetzen.

Als SVT 04/101 und 102 konnten diese Triebwagen in eigenständiger Lackierung ebenfalls Verwendung bei den in

Deutschland stationierten amerikanischen Truppen finden.

Ein weiterer SVT 137/230 überlebte den Krieg in der Tschechoslowakai als M 297.006 bei den Tschechischen Staatsbetrieben.

Vindobona ist die alte römische Bezeichnung für Wien, da die Triebwagen überwiegend auf der Strecke Berlin – Wien – Berlin eingesetzt wurden.

MODELLINFORMATION:

Kato 5-Pol-Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle, vorbildgerechte Beleuchtung, Inneneinrichtung vorbereitet für nachträglichen Einbau der Innenbeleuchtung K 11204 (2x)

Maßstab 1:160 unverkürzt.

Alle Modelle sind vorbereitet für Digitalbetrieb und den Einsatz als vorbildgerechte Doppeltraktion (entsprechende Spezialkuppelstangen liegen bei).



On the occasion of the 100 year anniversary in 1935 a major fast rail car network was planned. Starting from Berlin the destinations were Hamburg, Cologne, Munich and Basel. The shape of the motorized car was substantially modified as compared with the "Flying Hamburger" and all other SVT of the DRG as well as the fast electric engines such as E18, E19, ET were based on it. In contrary to the "Flying Hamburger" the "Hamburger" was lengthened by 2,35 m to 44,256 m. First presented and delivered in 1935, this type can be admired as a museum-model (VT 137 225) and is still operating.

Due to this long operation time there a lot of possibilities of operating this model in various types from era II to era V.

Individually painted, these rail cars were in service as SVT 04/101 and 102 for the American troops in Germany.

Another SVT 137/230 "survived" World-war II in Czechoslovakia and was used as M 297.006 by the "Tschechische Staatsbetriebe".

Vindobona is the ancient Roman name for Vienna. The rail cars are called Vindobona, because they were mainly used for the railway line Berlin – Vienna – Berlin.

MODEL INFO:

Kato 5-pol. motor with fly-wheel, lighting as prototype, digital interface, prepared for the supplementary installation of the Kato indoor lighting K 11204 (2x).

Scale 1:160, unshortened.

All models are provided to be equipped with digital Decoder and to be used as double traction corresponding to the original (special couplers attached).

Nur noch geringe Mengen verfügbar!
Only small quantities available!



K 10710    

Bauart Hamburg VT 137 DR (VINDOBONA), Epoche III, creme-violett / era III, creme-blue, DC

K 10712    

VT 04.501 DB rot, Epoche IIIa

K 10712-S    

dto. digital mit ESU-Loksound

K 10711    

DRG, SVT 137 2-tlg., Epoche II, creme-violett / 2-piece set, era II, creme-violet, DC

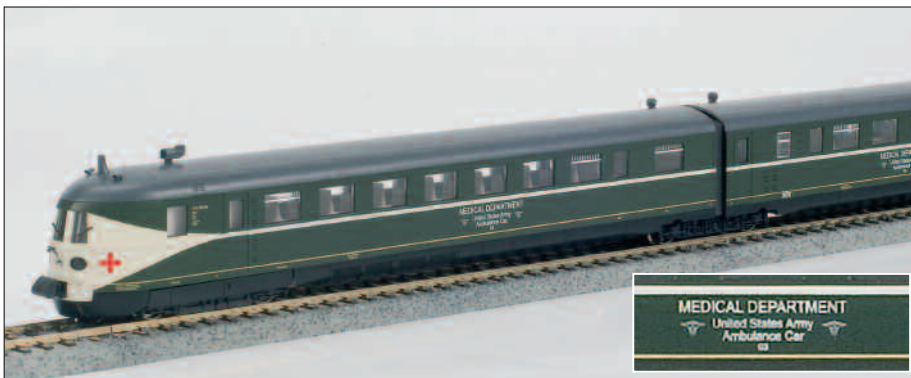
K 10711-S    

dto. digital mit ESU-Loksound



K 10716    

VT 04.5 DB, Epoche IIIa, blau-grau, 2-tlg.



K 10717    

SVT 04.102 US Lazarettzug

Bei Kriegsausbruch wurden einige der SVT 137 zunächst abgestellt und später für Wehrmachtsstübe und Regierungsstellen zur Verfügung gestellt. Alle Wagen erhielten dabei einen grünen Tarnanstrich.
Fünf SVT 137 befanden sich bei Kriegsende in der amerikanischen Besatzungszone. Teilweise wurden die TW vom US-Hauptquartier und teilweise als Lazarett-Züge mit Rot-Kreuz-Emblem eingesetzt.



K 10718    

SVT 137 DRG Epoche II Wehrmachtszug in grüner Lackierung (Rollender Befehlsstand)

„Fliegender Hamburger“ SVT 877 DRG, VT 04.1-DB

Neuaufgabe

Der „Fliegende Hamburger“ als SVT 877, heute VT 04.1, war mit Beginn seines Einsatzes in den dreißiger Jahren die erste durchgehende Schnellverbindung zwischen Berlin – Hamburg und Berlin – Köln. 1931 erfolgte im Auftrag der Reichsbahn die Herstellung des ersten Prototyps, Art.-Nr. 10704-1.

Der VT 04 ist aufgrund neuester Nachforschungen und Informationen aus historischen Archiven nun erstmals auch mit

dem Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ versehen. Diese Beschriftungsvariante war bis dato nicht bekannt bzw. nicht belegt.

Ab 1952 verkehrte der nunmehr im neuen DB-Rot lackierte VT 04.1, Art.-Nr. 10705-1.

Ein Kopfteil des „Fliegenden Hamburgers“ in creme-violetter Ausführung steht im Verkehrsmuseum Nürnberg.

MODELLINFORMATION:

Durch spezielle Konstruktion im Schützenbereich sind auch kleine Radien befahrbar.

Vorbereitet für Innenbeleuchtung K 11204 (2x)

Die Modelle verfügen über den hervorragenden 5-pol. Motor und Inneneinrichtung und Wechsellicht frontseitig.

Eine Anleitung zum nachträglichen (manuellen) Einbau eines Digitaldecoders liegt dem Modell bei.



„Fliegender Hamburger“ – Montan Express

K 10705-1    

VT04.1 DB rot Ep. III

K 10704-1    

SVT877 DRG Ep. II



Markant sind die Stirnfronten aller Versionen des Schnelltriebwagens SVT 877/VT 04 ausgefallen.



**75
JAHRE**

Straßenbahnmodell Düwag / tram-model Düwag

Typ Aufbauwagen / Type "Aufbauwagen"



Zwischen 1950 (Epoche III) und 1970 (Epoche IV) waren zahlreiche Varianten hiervon in Deutschland und im europäischen Ausland im Einsatz. Einige Fahrzeuge sind heute noch als Museumsmodelle bei verschiedenen Verkehrsgesellschaften in Betrieb. Für die Modellbahner ist nun ein vorbildgerechter Betrieb in Epoche III bis Epoche IV möglich.

Dieses Straßenbahnmodell war das erste in Großserie gefertigte Spur-N Modell und ermöglichte nun auch den Spur-N Modellbahnern den vorbildgerechten und zeitgemäßen Einsatz von Straßenbahnmodellen auf ihren Anlagen.

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

From 1950 (era III) to 1970 (era IV) numerous variants of this tram were in use in Germany and in the whole of Europe. Some of them still operate as museum models for different transport services. Hobby modellers now can obtain all models from era III to era V.

This model was the first tram in N-scale, produced in large quantities. N-model collectors are now given the possibility to use a tram model, which is absolutely up-to-date and which corresponds in all details to its prototype. Since its first presentation in 1996/97 this model was manufactured in many different colour schemes and designs.

MODELLINFORMATION:

Die Modelle durchfahren auch enge Radien; Antrieb: Kato 5-Pol-Motor.

MODEL INFO:

The models also pass small radii; driven by Kato 5-pol. motor.



LC 2709

Tram Düwag, 2-tlg., Weiss Ferdl's Linie 8, Tram nach Münchner Vorbild mit Original-CD in weiß-blauer Geschenkverpackung



Abbildung zeigt H0-Modell

K 14620

Tram Düwag, 2-tlg., mit Werbung „Kölner Zucker“, Ep. III

K 14600

Straßenbahn 2-tlg., Ep. III, creme (Standardlackierung) **ohne Abbildung** / tram, 2-piece set, creme (standard painting scheme). **without picture**



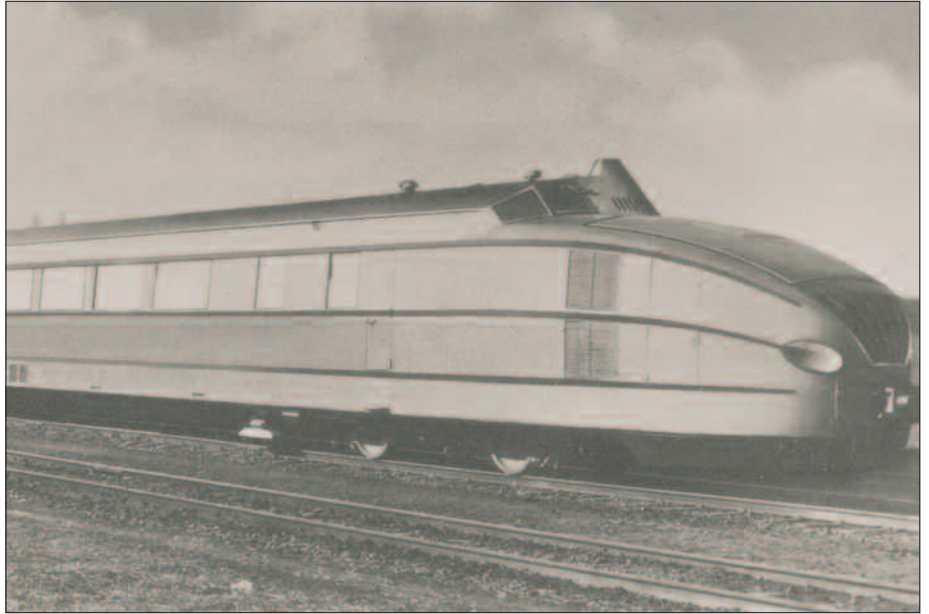
K 14625

Tram Düwag 2-tlg. mit „Martini“-Werbung

Kruckenberg Schnelltriebwagen SVT 137/155 A/B/C

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

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



H 2630     R2

Kruckenberg SVT137/155 3-tlg.



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

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

In 1931/32 Kruckenbergs "Flying Railway Company" planned, only one year after the world record travel of the "Schienenzeppelin", a 3-cars rapid railcar. The order for the production of the for this time revolutionary rapid railcar was placed with West-Waggon in Cologne/Deutz.

Numerous technical innovations caused that the railcar became finished only at the beginning of 1938. Also a post compartment was planned as to be seen on sketch sheet # DPW Post K8vt. Outwardly this prototype of all today's ICEs differs

by its aerodynamically clean shape found in the wind tunnel and by its silver-grey finish from the classical two-colored RB rapid railcars.

Planned for the distance between Berlin and Hamburg, it reaches a maximum speed of 215 kms/hr. The brake of a bogie and the outbreak of the war however stopped this project. After the war the railcar was taken out of service and parked in Berlin/Karlshorst. It was registered under serial number 91.500 according to the RB registration plan of 194. In 1958 the defective railcar was finally dismantled.

Schienenzeppelin Kruckenberg

Vor genau 77 Jahren (1930) absolvierte der legendäre Schienenzeppelin im Raum Hannover seine ersten Testfahrten. 1928 erhielt die Flugbahn-Gesellschaft unter Leitung des Ingenieurs Kruckenberg den Auftrag zur Entwicklung des propellerbetriebenen Fahrzeuges in extremer Leichtbauweise mit einer für damalige Zeit sensationellen Aerodynamik. Am 21. 6. 31 erreichte der TW für die damalige Zeit sensationelle Weltrekord-Geschwindigkeit von 230 km/h. Dieser Geschwindigkeitsrekord wurde erst 1955 übertroffen.

Exactly 77 years ago (in 1930) the legendary "Schienenzeppelin" had its first test runs in the area of Hannover. In 1928 the "Flying Railway Company" received the order to develop an extreme lightweight construction model, which struck by its aerodynamics, which was sensational at that time.

21. June 1931 the railcar reached the sensational world record speed of 230 kms/hr. This record was exceeded in 1955 only.



Limitierte Auflage!
Limited Edition!

H 2620    R2

Schienenzeppelin mit funktionsfähigem Propeller

H 2621    R2

Schienenzeppelin, 2-blättriger Propeller mit DVD in Geschenkverpackung / 2 blade propeller incl. DVD packed in gift box

DVD-Inhalt: Weltrekordfahrt und weitere historische Aufnahmen / DVD showing world record run and several historical films.

H 2623

DVD, Inhalt Originalaufnahmen der Weltrekordfahrt mit Dipl.-Ing. Kruckenberg und weitere historische Triebwagenaufnahmen / DVD showing world record run and several historical films

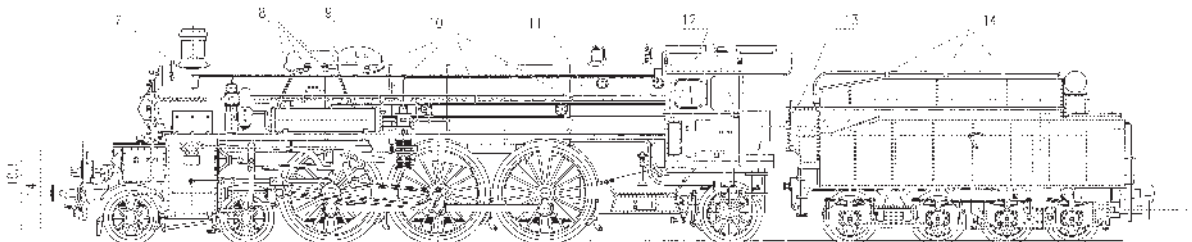
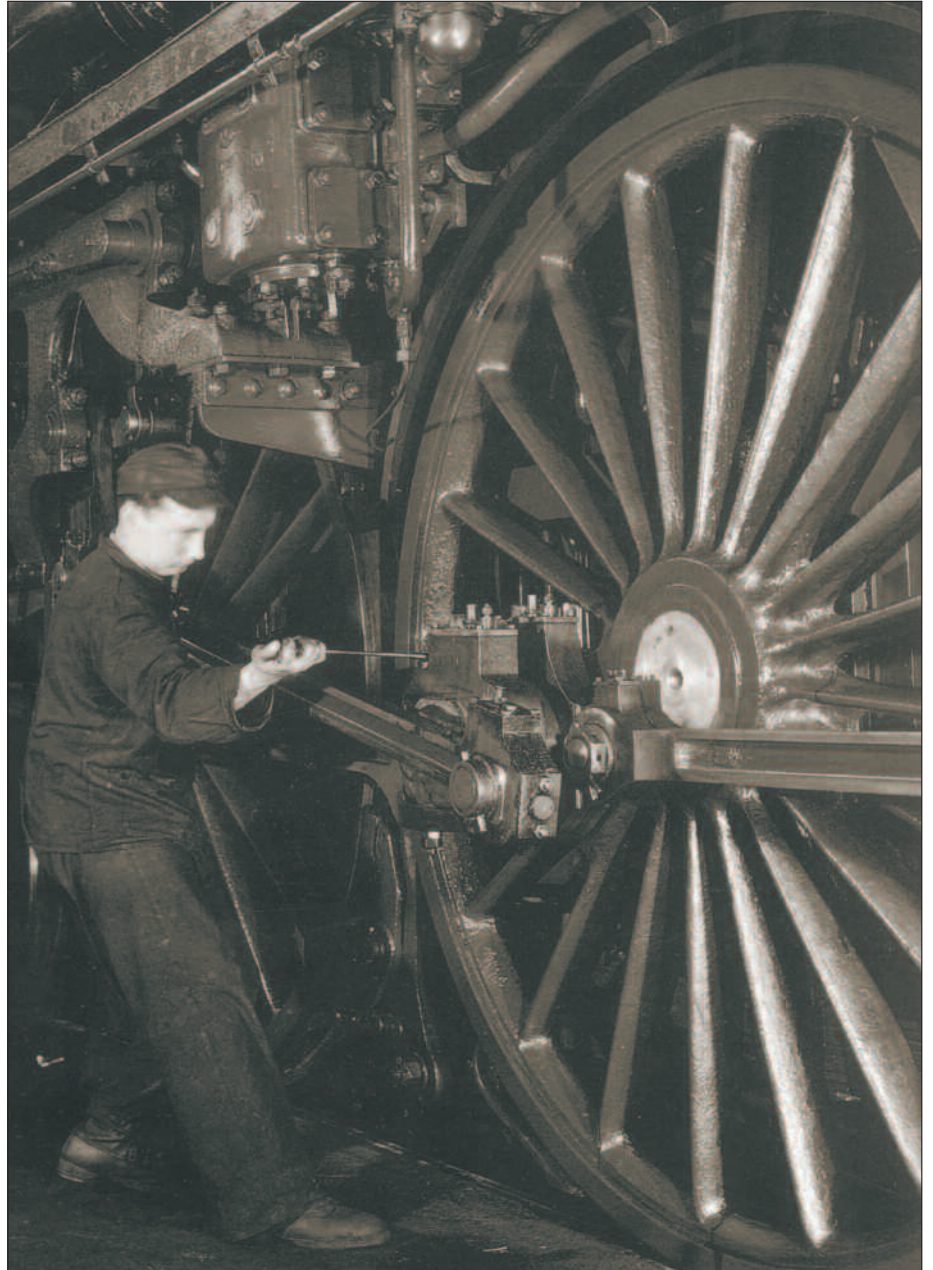


BR18³ / Badische IV^h

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

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

Als Epoche III – Maschinen kamen die verbliebenen Loks der Baureihe 18³ bis Epoche IV wieder bei der Deutschen Bundesbahn zum Einsatz, und als letzte Länderbahn-Pazifik-Lok der Deutschen Bundesbahn wurde 018 323-6 am 3. Dezember 1969 ausgemustert. Bis auf die 18.319 sind die anderen Loks nach ihrer



Ausmusterung als monumentale Zeugen der Dampflokezeit erhalten geblieben. Zum Aufgabenbereich der Lokomotiven zählten in den 20er- und Anfang 30er-Jahre viele renommierte Züge mit internationalen Laufstrecken, so z.B. Riviera/Neapel – Express, Skandinavien/Schweiz – Express, Holland/Köln/Basel/Genf, Holland/Köln/Schweiz/Italien usw.

Between 1918 and 1920 twenty models of the Badische IV^h were delivered, produced by the locomotive manufacturer Maffei. Originally the locomotives were

provided to drag the heavy rapid trains from Basel to Frankfurt and were 1920 put in service with the just founded Deutsche Reichsbahn. Until 1920 the Badische IV^h was the most powerful locomotive of Germany with a maximum speed of 140 kms/h. Between 1925 and 1927 the Badische IV^h was provided with new type and number plates and it became part of livery 18³.

From the BW Offenburg the IV^h was given to the BWs Koblenz, Bremen and Altona. After 19 of 20 models have survived the end of the war, 15 machines were taken

out of operation by the just founded Deutsche Bundesbahn. The locomotives 18.316, 18.319 and 18.323 were given to the BZA Minden and the Deutsche Reichsbahn East received the locomotive 18.314 in exchange for the locomotive 18.434.

During the twenties and the thirties the locomotives were used for a number of popular trains travelling on the international rail network such as Riviera/Neapel, Scandinavia/Switzerland, Holland/Cologne/Basel/Geneva, Holland/Cologne/Switzerland/Italy etc.



Foto Stg. E. Bündgen

H 4005 ☀️ ⚙️ 📦 NEM

Schnellfahrdampflok der frühen DB Baureihe 18³ Ep. IIIa / rapid steam engine of the just founded Deutsche Bundesbahn, livery 18³, era IIIa



H 4001 ☀️ ⚙️ 📦 NEM

Schnellfahrdampflok Baureihe 18³ der DRG, Ep. II, ab 1920 / rapid steam engine, livery 18³ DRG, era II, in operation from 1920 on



Vorserienmuster

H 4000 ☀️ ⚙️ 📦 NEM

Länderbahn Lokomotive Badische IV^h 2'C1', Epoche I, Baujahr 1918/19 blaue Länderbahn-lackierung / locomotive built 1918/19, era I, blue

Rekolok 18314 DR ex Badische IV^h



Exclusive, handgearbeitete Messingmodelle

Limitierte Kleinserie

LC 2605 ☀️ ⚙️ 📦 NEM

BR 18314 Öltender, grüne Lackierung

LC 2608 ☀️ ⚙️ 📦 NEM

Rekolok BR 18314 DR Kohletender, grün



Vertrieb: Lemke Collection GmbH

Aus der badischen IV^h 18314 entstand unser Vorbildmodell durch Umbau – 1. Umbau 1960, 2. Umbau 1968. Zusammen mit der 18201 wurde die 18314 für Schnellfahrversuche herangezogen. Das Original steht im Technikmuseum Sinsheim.



Eurostar


K 10327

 8-Flg. Eurostar-Einheit mit
 Frontbeleuchtung /
 8-pieces set with front light.

Seit 1751 hat es insgesamt 26 Pläne gegeben, einen Kanaltunnel zwischen Großbritannien und Europa zu bauen. Beim 27. Versuch wurde aus der Idee Wirklichkeit. 50 km Tunnelstrecke unter dem Ärmelkanal verbinden nunmehr Großbritannien und Frankreich. An seiner tiefsten Stelle befindet sich der Tunnel ca. 100 m unter der Wasseroberfläche.

Für Reisende mit Autos stehen die „Le Shuttle“-Pendelzüge zur Verfügung, während die Eurostar-Triebzüge ausschließlich für Bahnreisende konzipiert sind. Der Eurostar verkehrt ab Herbst 1994 auf den Strecken London-Paris und London-Brüssel. Die Weiterführung der Verbindung via Köln ist in Planung. Reisende aus Deutschland müssen vorläufig noch in Brüssel umsteigen.

MODELLINFORMATION:

Kato produziert das N-Modell mit dem bekannten 5-poligen Motor mit Schwungmassen und sorgt so für exzellente Fahreigenschaften. Das Set wird in einer anspruchsvollen Geschenkverpackung geliefert.

A total of 26 plans have been made since 1751 to build a canal tunnel between Great Britain and Europe. The 27th plan made the idea became true. Now the 50 km tunnel under the Channel connects Great Britain and France. The lowest point is approx. 100 m beneath sea level. „Le Shuttle“ commuter trains are available for passengers travelling with their cars while the Eurostar trains were

designed for passengers only. Since autumn 1994 the Eurostar operates between London and Paris as well as London and Brussels. Extension of the line via Cologne is planned. So far passengers from Germany must change trains at Brussels.

MODEL INFO:

Kato produce the N-model with flywheels thus obtaining excellent driving properties. The set is put in a high-quality gift box.

Depuis 1751 il existe en tout 26 projets pour un tunnel entre l'Angleterre et l'Europe. Aujourd'hui cette idée est réalisée – c'est le projet no. 27! Un tunnel de 50 km de longueur sous la Manche relie la France avec l'Angleterre. L'endroit le plus profond est d'environ 100 m sous le niveau de la mer.

Pour les voyageurs avec autos ce sont les trains „Le Shuttle“ qui sont à disposition. Les trains rapides des Eurostar ne

sont prévus que pour les voyageurs sans voitures. Dès l'automne 1994 l'Eurostar est en service entre Londres et Paris et entre Londres et Bruxelles. Il est prévu d'élargir la circulation par Cologne. Pour l'instant les voyageurs pour l'Allemagne sont obligés de changer de train à Bruxelles.

LE MODÈLE:

Kato va produire le modèle en N avec le moteur à 5 pôles avec masse pour un roulement parfait. La garniture se trouvera dans une cassette cadeau de haute qualité.





TGV POS, 10-tlg.

25 Jahre nach Vorstellung des ersten TGV und 10 Jahre nach Eröffnung der Strecke Paris/Brüssel/Köln erfolgt nun eine weitere direkt Anbindung des süd-deutschen Raumes über die Strecke Paris/Straßburg/Stuttgart. Der TGV POS unterscheidet sich durch ein komplett neues Lackierungsschema vom TGV Thalys. Der Prototyp zeigt dieses neue Lackierungsschema bewusst nur unvollständig, das neue Design wird offiziell erst am 10. Juni 2007 vorgestellt. Unser Kato-Modell entspricht bei Auslieferung dem aktuellen neuen Design.

25 ans après la présentation du premier TGV et 10 ans après l'ouverture de la ligne Paris-Cologne il y a maintenant la correspondance directe pour le sud d'Allemagne par la ligne Paris-Strasbourg-Stuttgart. Le TGV POS se distingue du TGV Thalys par un laquage complètement nouveau. Le prototype ne montre concieusement que de manière incomplète ce nouveau modèle de laquage. La nouvelle conception sera présenté officiellement seulement le 10. Juin 2007. Notre modèle correspondra à la nouvelle conception actuelle.



K 10914

TGV POS (Paris/Ostfrankreich/Stuttgart) 10-tlg. inkl. Unitrack-Gleisen / 10 car set including UNITRACK system / modèle se compose de 10 pièces et est équipé du système UNITRACK

TGV Thalys PBKA, 10-tlg.

Seit 1996 verkehren 17 dieser Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Paris, Brüssel, Köln und Amsterdam. Dabei muss der TGV Thalys mit 4 verschiedenen Stromsystemen und 7 verschiedenen Signalsystemen zurecht kommen. Zwei Triebwagen des Thalys gehören zum Bestand der Deutschen Bahn AG und bedienen täglich die Strecke Paris/Brüssel/Köln.

Unser Modell ist 10-tlg., dem Original entsprechend mit Kato UNITRACK Gleisen zum Ausstellen. Für den Digitalbetrieb gibt es zwei Austauschplatinen unter der Art.-Nr. K 147456.

Depuis 1996 17 rames de ce type opèrent sur les parcours entre Paris Bruxelles Amsterdam et Cologne. Pour pouvoir opérer sur ces réseaux, il fonctionne sous 4 tensions d'alimentation caténaire différentes, et il est équipé de 7 systèmes de signalisation. 2 trains font partie des chemins de fer allemands (Deutsche Bahn AG) et opèrent tous les jours sur les parcours entre Paris Bruxelles Cologne.

Pour l'opération digitale deux plaques (K 147456) sont disponibles.



K 10910

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



Schnelltriebwagen AVE Serie 100, 10-tlg. Garnitur

Der bei Alstom hergestellte AVE Serie 100.10, basierend auf dem TGV Atlantik wurde 1992 vorgestellt. Dieser Hochgeschwindigkeitszug verbindet die Städte Madrid und Sevilla, als Euromed die Städte Barcelona und Valencia.

Bei Testfahrten mit der Garnitur Nr. 15 erreichte der AVE einen neuen spanischen Geschwindigkeitsrekord von 356,8 km/h. Unser Modell ist mit Kato UNITRACK Gleisen zum Ausstellen versehen. Für den Digitalbetrieb gibt es 2 Aus-

tauschplatinen unter der Artikelnummer K 147456.

Produced with Alstom, the AVE 100.10, which is based upon the TGV Atlantic, was for the first time presented in 1992. This high-speed train was put into operation on the Madrid-Sevilla route and, named Euromed, on the Barcelona-Valencia route.

The AVE 100.15 reached a new speed record of 356,8 kms/hr.

Our 10 car model is equipped with Kato UNITRACK display. For digital operation two PC boards (K 147456) are available.

Produit par Alstom, le AVE 100.10 se basant sur le TGV Atlantique a été présentée pour la première fois en 1992. Ce train à grande vitesse a opéré sur le parcours entre Madrid et Sevilla et, sous le nom Euromed, entre Barcelona et Valencia.

Le modèle AVE 100.15 a atteint un nouveau record de vitesse de 356,8 km/h.

Notre modèle, qui se compose de 10 pièces, est équipé du display UNITRACK de Kato. Pour l'opération digitale deux plaques (K 147456) sont disponibles.

Producido para Alstom, el AVE 100.10, basandose en el TGV Atlántico, fué presentado por primera vez en 1992. Este tren de velocidad está enlazando Madrid y Sevilla y, sobre el nombre „Euromed“, las ciudades Barcelona y Valencia.

El AVE 100.15 estableció una marca de velocidad de 356,8 km/h.

Tiene a su disposición 10 partes y también está equipado de vías UNITRACK de Kato. Para la marcha digital dispone de 2 platinas / PC boards K 147456.

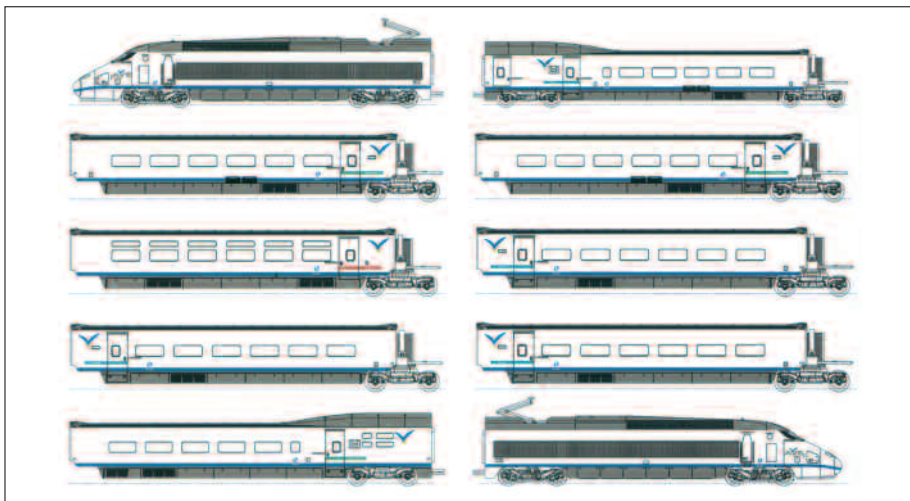


K 10719-1 

AVE Serie 100.1 10-tlg. / 10 car set / garniture de 10 pièces

K 10719-2 

AVE / Euromed 10-tlg. / 10 car set / garniture de 10 pièces





Diesel / Elektroloks

In Kooperation mit unseren Spanische Kollegen, der Firma „startrain“, bietet wir Ihnen bekannte Spanische Lokomotiven wie die BR 319 oder BR 252 verschiedener spanischer Gesellschaften erstmalig in Spur N an. Auf Basis der BR252 produzieren wir auch den beliebten Euro-sprinter der Firma Siemens.

MODELLINFORMATION:

- digitale Schnittstelle
- sehr detaillierte Verarbeitung
- Stromaufnahme über alle Achsen
- 5-poliger Motor
- Zwei Schwungmassen
- Wechsellicht weiß / rot in Fahr-richtung
- u.v.m

H 60005 NEM

E-Lok 252-001-3 „AVE“ gelb/blau

H 60001 NEM

E-Lok 252-008-6 „AVE“ weiß (o. Abb.)

H 60006 NEM

E-Lok 252-009-6 „AVE“ weiß (o. Abb.)



Abbildung beispielhaft



H 60000 NEM

E-Lok 252-014-6 „Renfe“ gelb/blau

H 60003 NEM

E-Lok 252-049-2 „Arco“ weiß/blau (o. Abb.)

H 60004 NEM

E-Lok 252-020-3 „Altaria“ weiß/blau (o. Abb.)

Locomotora Diesel modelo 319

En el año 1964 RENFE pasó un pedido de 70 locomotoras a General Motors Corporation; 10 de las cuales llegaron de EE.UU., de la factoría GM-EMD en La Grange, Illinois y las 60 restantes se construyeron en MACOSA-Valencia bajo licencia de GMC.

H 60103 NEM

Diesellok „AVE“ 319.247.3 (o. Abb.)

H 60104 NEM

Diesellok „GRANDES LINEAS“ blau-weiß 319.316.6 (o. Abb.)

H 60105 NEM

Diesellok „RENFE blau“, Bauzuglok 319.339.8 (o. Abb.)

H 60106 NEM

Diesellok „GRANDES LINEAS“ blau-weiß 319.306.7 (o. Abb.)

H 2730 NEM

E-Lok ES64 P „EuroSprinter“, Ep. V

Locomotora RENFE 252 – CP 5600

La locomotora RENFE 252 deriva del modelo alemán E-120 de la DB y que conforma el grupo de locomotoras conocidas como EuroSprinter. El primer servicio lo efectuaron en España el 31 de mayo de 1992 remolcando un Talgo entre Madrid y Málaga.

SBB Re 6/6 mit Halogenscheinwerfern / with halogen lights



Nach der Erprobung mit zweiteiligen Re 6/6 kam es 1973 seitens der SBB zu dem ersten Auftrag über 45 Lokomotiven mit einteiligem Kasten. Die Ablieferung der Serienloks durch SLM, BBC und SAAS verteilte sich von Juli 1975 bis Oktober

1979. Seit Sommerfahrplan 1977 wurden die meisten schweren Schnellzüge am Gotthard von der Re 6/6 übernommen. Seit 1989 kam die Re 6/6 auch vor schweren Güterzügen einschließlich der Lötschbergstrecke zum Einsatz. Die

Re 6/6 tragen die Namen und Wappen von schweizerischen Orten mit einem besonderen Verhältnis zur Bahn. Ursprünglich im traditionellen Grün lackiert, erhielten die Loks nach ihren Revisionen die markante neue rote Lackierung.



Abbildung beispielhaft

H 10171  

Re 6/6 grün, Halogenscheinwerfer, neue Betriebs-Nummer



Abbildung beispielhaft

H 10172  

Re 6/6 rot, Halogenscheinwerfer, neue Betriebs-Nummer



MODELLINFORMATION:

Antrieb durch 5-Pol-Motor über die vier Achsen der beiden äußeren Drehgestelle. Stromaufnahme erfolgt schleiferlos von allen angetriebenen Achsen.

H 10166  

Re 6/6 SBB Cargo-Lok, Lok-Nr. 620 086-9 Hochdorf

BLS Ae 8/8

1956 wurde während der Bauphase der Ae 4/4 259/260 kurzfristig entschieden, diese beiden Lokomotiven als kurzgekuppelte Doppellok Ae 8/8 271 zu bauen.

Die letzte Doppereinheit 275 entstand 1966 durch den Umbau aus den vorhandenen Ae 4/4 255/256. Die Ae 8/8 gehört immer noch zu den stärksten E-Loks Europas.

Die dazugehörigen BLS Autoverladewagen finden Sie im Hobbytrain-Programm Nr. H 23060 + H 23061 (siehe S. 46).

H 10600   

Ae 8/8 BLS in brauner Lackierung

Nur noch geringe Mengen verfügbar!
Only small quantities available!



1:160

Gottardo

SBB RAe II



Als Schweizer Beitrag der Trans-Europ-Express-Epoche gelten die 6-tlg. 4-Strom-Triebzüge RAe TEE II. Zwischen 1961 und 1967 gebaut, waren die letzten 3 Einheiten bis Ende 1999 im Einsatz.

Eingesetzt waren diese bis zu 160 km/h. schnellen Triebzüge überwiegend auf den Schweizer Alpenstrecken Zürich / Gotthard / Mailand, auf der Strecke Mailand / Simplon / Lausanne / Paris (Cis-Alpin) und auch als TEE Iris und Edelweiß zwischen Zürich / Brüssel und Amsterdam.

1988/89 umfangreich modernisiert, führen die Triebwagen im Eurocity-Verkehr

Mailand/Zürich/Stuttgart sowie Mailand/Lausanne/Genf. Zu diesem Zeitpunkt erhielten sie eine lichtgraue/blau Lackierung.

Im Auftrag der SBB-Historic wurde der RAe TEE 10.53 im Winter 2002/2003 weitgehend überarbeitet und fährt seit Juni 2003 wieder in seiner altbekannten TEE-Lackierung creme-rot im Auftrag von SBB-Historic.

Unser Modell entspricht weitgehend dem RAe TEE 10.53 von SBB-Historic.

Les rames suisses quadricourant à six caisses construites entre 1961 et 1967 ont largement contribué au service TRANS EUROP EXPRESS. Ces rames ont circulé jusqu'à fin 1999.

D'une vitesse de 160 Km/h ces rames ont circulé sur les relations Zurich/Gothard/Milan, Milan/Simplon/Lausanne/Paris mais aussi de Zurich via Bâle vers Bruxelles et Amsterdam.

TEE GOTTARDO (Bâle) Zurich-Milan-(Genova); TEE TICINO Zurich-Milan; TEE CISALPIN Milano-Paris; TEE EDELWEISS Zurich-Bruxelles-Amsterdam; TEE IRIS Zurich-Bruxelles; SR 990/SR991 SWISS-AIR Zurich Aéroport-Bâle; D422/427 CHAMPS ELYSEES Berne-Frasne; D421/426 LUTETIA/CISALPIN Berne-Frasne.

Entre 1988 et 1989 les rames furent transformées et alors attribuées aux services Eurocity. Leurs livrées étant gris souris.

Renové en 2002/2003 la rame historique 1053 appartenant aux CFF Historic à retrouvé son habit d'origine crème/rouge. Notre modèle correspond à la rame historique 1053.

Pour 2007 une série limitée sera produite pour commémorer l'anniversaire «50 années TEE».



K 11400 RAe TEE Gottardo SBB, 6-tlg. Set / CFF RAe TEE GOTTARDO SBB six caisses

K 11405 SBB RAe TEE 10.53 Historic, Jubiläumsausgabe „50 Jahre TEE“, 6-tlg. Set, inkl. Innenbeleuchtung / CFF RAe TEE 10.53 Historic, "50 années TEE", six caisses



Roter Pfeil / Fleche rouge

SBB Re 2/4 – RBe 2/4 – RCe 2/4 Roter Pfeil – SBB – CFF

Zwischen 1935 und 1937 beschaffte die SBB schnelle Leichttriebwagen in einer außergewöhnlichen Form. Diese Keilform und dazu die rote Lackierung führten sehr schnell zur allgemeinen Bezeichnung „Roter Pfeil“. Ein historisches Fahrzeug ist noch bei der SBB-Historic erhalten, ein weiteres bei der OeBB. Der OeBB 202 Ex-RBe 2/4 / 1007 der Oensingen-Balsthal-Bahn fuhr eine zeitlang in blauer Lackierung.

Die Roten Pfeile erfreuten sich innerhalb kurzer Zeit bei den Reisenden großer Beliebtheit, und der verstärkte Einsatz der kurzen Roten Pfeile im Ausflugsverkehr warf speziell im Winterbetrieb sehr schnell die Frage auf, wohin mit den Skiern, Schlitten usw. So entstand die Idee für den einachsigen Skiwaggon, der bei Bedarf einfach an den Roten Pfeil angehängt wurde. Aufgrund maßstäblicher und vorbildgerechter Realisierung empfehlen wir den Betrieb ab Radius 2.

H 2641 R2

Blauer Pfeil OeBB 202 Ex-RBe 2/4 – 1007 in blauer Lackierung der Oensingen-Balsthal-Bahn /
 Fleche bleue OeBB 202 ex RBe 2/4 1007, bleu des
 Oensingen Balsthal-Bahn

C'est entre 1935 et 1937 que ces automotrices légères furent livrées aux CFF. La forme si particulière et la couleur rouge leurs donna vite le surnom de Flèche Rouge.

Une automotrice est préservée par CFF HISTORIC. Une autre Flèche rouge est la propriété des OeBB. (Oensingen-Balsthal-Bahn) Cette dernière roula un certain temps en livrée bleue.

Les Flèches Rouges gagnèrent très vite en popularité. Elles furent surtout affectées pour des excursions. Mais en hiver un problème se posait, mais où mettre les skis et les luges. Pour résoudre ce manque de place, les CFF firent construire une remorque à un essieu qui fut alors accroché à l'automotrice.

Sur la base d'une réalisation à l'échelle exacte nous recommandons l'opération à partir du rayon à 2.



H 2640 R2

Roter Pfeil RBe 2/4 / 1003 in hellroter Lackierung /
 Flèche Rouge CFF RBe 2/4 1003 rouge clair

H 2644 R2

Roter Pfeil SBB RBe 2/4 / 607, 2. Klasse, in roter
 Lackierung (o. Abb.) /
 Flèche Rouge CFF RCe 2/4 204 rouge



H 2642 R2

Roter Pfeil SBB Re 2/4 / 205 in dunkelroter
 Lackierung, 3. Klasse, in Kombination mit 1-Achs-
 Anhänger (Skiwagen von 1937) rote Pritsche /
 Flèche rouge CFF Re 2/4 205 rouge foncé.
 3ème classe avec remorque ski à un essieu

H 2642-1 R2

Sonderauflage Arwico mit 1-Achs-Anhänger
 (Skiwagen von 1937) graue Pritsche (o. Abb.) /
 Flèche rouge CFF Re 2/4 205 rouge foncé.
 3ème classe avec remorque ski à un essieu

H 2643 R2

Roter Pfeil SBB RCe 2/4 / 204 in dunkelroter
 Lackierung (o. Abb.) /
 Flèche Rouge CFF RCe 2/4 204 rouge foncé

Limitierte und nummerierte
 Sonderedition in Präsentbox!
 Série limitée et numérotée
 en coffret spécial.

Gleisstopfmaschine



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

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

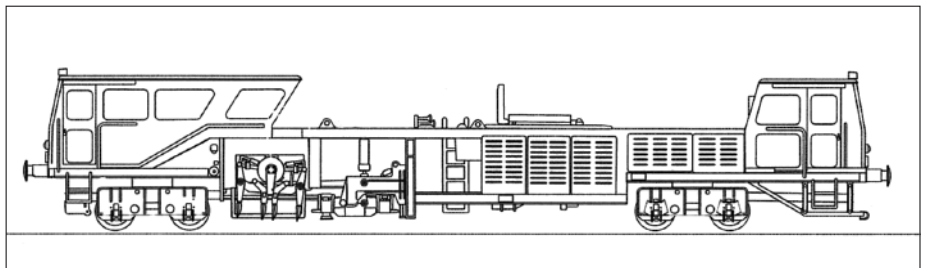
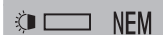


Abbildung zeigt Vorserienmuster!

H 23500

Gleisnivellierstopfmaschine der Fa. Plasser & Theurer, motorisierte Ausführung / Track Tamper Machine by Plasser & Theurer, motorized version

Dazu passend:**H 23809**

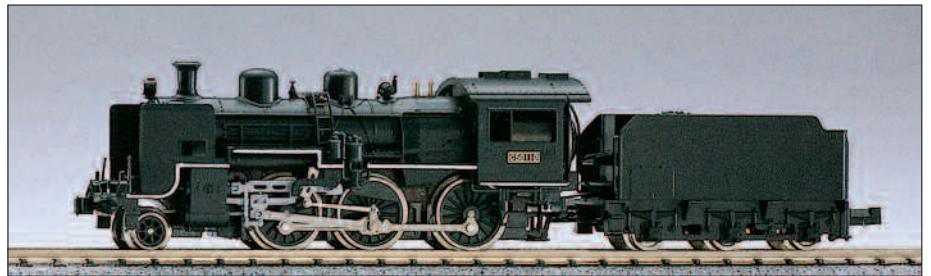
3-tlg. Güterwagenbegleitset P&T, 1. Wagen Ladegut Schienen, 2. Wagen Ladegut Schotter, 3. Wagen Ladegut Sand (siehe Seite 43)



E-Loks, Dieselloks und Triebwagenmodelle / Electric locomotives, Diesel locomotives and Rail Car nach japanischen Vorbildern / Models based on Japanese Prototytes

Wir bieten einen kleinen Auszug japanischer Modelle, die auch in Europa bekannt sind.

We present a few popular Japanese models, which are also known in Europe.



K 2001/1

Japanische Dampflokomotive mit Tender / Bauart C50 / Japanese Steam Engine type C50



K 3020/7

Schwere E-Lok aus der populären Baureihe EF 58 in blauer Lackierung, 10-achsiger / 10-axle Powerful Electric Locomotive of the line of production EF 58 in blue colour

K 3005/1

E-Lok Baureihe EH 10, Doppellokomotive für schwere Güterzüge, 8-achsiger / 8-axle Double Electric Locomotive of the line of production EH 10 for heavy freight cars



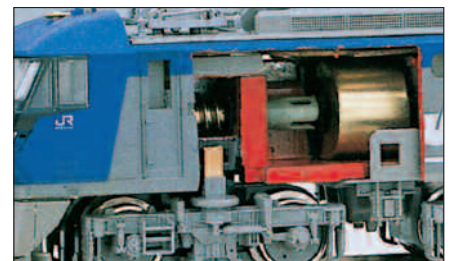
K 3045/1

E-Lok Baureihe EH 200, moderne japanische Doppellokomotive für schwere Güterzüge, 8-achsiger / 8-axle moderne Japanese Double Electric locomotive for heavy freight cars



MODELLINFORMATION:

An diesem Schnittmodell kann man sehr gut das hervorragende Kato-Antriebskonzept erkennen – 5-poliger Motor mit Schwungrad und Schneckenantrieb.



MODEL INFO:

This cross section shows in detail the excellent Kato drive mechanism: 5-pol. motor with fly-wheel and wormgear.



K 7008/1   

Schwere Diesellok, Typ DD 51, für Güterzüge,
6-achsig / 6-axle powerful Diesel Engine type DD 51
for freight cars



K 7008/2   

Diesellok, Typ DD 51, in blauer Lackierung, 6-achsig /
6-axle Diesel Engine type DD 51 in blue colour

**Diese Dieselloks werden oft in
Doppeltraktion eingesetzt
these Diesel engines are very
often use for double traction
operation**



K 7008/3   

wie K 7008/1, andere Betriebsnummer

Ähnlich dem deutschen Cargo Lifter der
DB Cargo gibt es das japanische Pen-
dant mit der Bezeichnung Super Rail
Cargo.

The Japanese Super Rail Cargo is similar
to the German DBCargo Lifter.

K 10227   

Super Rail Cargo M 250, 8-tlg. Garnitur mit
abnehmbaren Containern / Super Rail Cargo type
M 250, 8 car set with removable containers





Shinkansen

Diese Modelle werden in aufwändiger
Kassettenverpackung geliefert

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

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



K 10292

E4-Max., 8-tlg. Triebwagengarnitur

K 10510

Nozomi Shinkansen, Baureihe 500, 8-tlg. Grundgarnitur; zurzeit wohl das spektakulärste Design im japanischen Triebwagenbau / Nozomi „Shinkanse“ type 500, 8 car standard set; at present the most spectacular Japanese rail car model manufactured up to now



K 10298

Express-Triebwagen Egret, 5-tlg. Garnitur



DB Doppelstockwagen 26,4 m Version

DB Double Decker Wagon – 26,4 m version



1950 wurden die ersten drei 22,4 m Doppelstockwagen mit Einheitswagenkasten für den Reiseverkehr bei Wegmann in Kassel gebaut. 1951 folgten die drei 26,4 m Wagen. In der Epoche IIIa fuhren ursprünglich zwei Züge mit je drei Wagen als 3. Klasse, 2/3 Klasse und ein Speisewagen in der markanten blauen Farbgebung. Ab der Epoche IIIb fuhren beide Wagen-Typen in einem Zug. Bis zu 5 Wagen waren maximal eingesetzt. Der sechste Wagen blieb Reserve. Der Speisewagen wurde zu einem reinen Sitzwagen umgebaut. Diese Wagen wurden auch mit „normalen“ D-Zug-Wagen als Zug kombiniert.

Hobbytrain hat die 26,4 m Wagen komplett neu konstruiert und maßstäblich nachgebildet. Alle Details und Bedruckungen wurden mit größter Sorgfalt realisiert.

1951 in Dienst gestellt, verkehrten sie zwischen dem Ruhrgebiet und Frankfurt,

ab 1953 im Städteverkehr Hamburg/Bremen, ab 1963/64 Kiel/Lübeck, ab 1966/67 Großraum Köln. Anfang der 70er Jahre wurden die Fahrzeuge nach fast 20-jährigem Einsatz ausgemustert. Im Laufe ihres fast 20-jährigen Einsatzes wechselte die Lackierung von stahlblau, Ep. IIIa, über flaschengrün Ep. IIIb zu chromoxydgrün Ep. IIIb – IV.

1950 the first 22,4 m long double decker wagons were produced with Wegmann / Kassel for the passenger traffic. 1951 the three 26,4 m long wagons were produced. In era IIIa originally two trains with 3 wagons each travelled as 3rd class, 2/3 class and one diner car in its outstanding blue finish. From era IIIb on both wagon types travelled in one train. Up to 5 cars were used on the whole. The sixth car remained in reserve. The diner car was rebuilt to a pure pas-

senger car. These cars were also combined with "normal" express trains.

Hobbytrain designed these 26,4 m long wagons completely and finely up to the prototype and all letterings, imprints etc. have been copied in all details.

1951 put in service, the double decker wagons travelled the distance between the Ruhr district and Frankfurt, from 1953 on between Hamburg and Bremen, from 1963/64 on between Kiel and Lübeck, from 1966/67 on in the region of Cologne. In the beginning of the seventies the vehicles were put out of service after almost 20 years of operation. During its operation time its painting changed from steel blue, era IIIa, over bottle green, era IIIb to chrome-oxide-green, Era IIIb – IV.

Diese Modelle sind 2007 nur begrenzt lieferbar

H 22010 NEM

Doppelstockwagen DB, 3-Flg., Ep. IIIa blau / Double Decker Wagon DB, 3 car set, era IIIa blue

ohne Abbildung / without picture:

H 22020 NEM

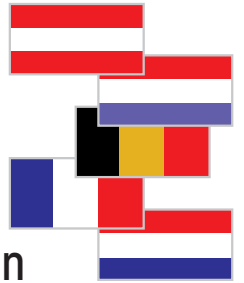
Doppelstockwagen DB, 3-Flg., Ep. IIIb, Phase 2, chromoxydgrün / Double Decker Wagon DB, 3 car set, era IIIb-2, chrome-oxide-green

H 22040 NEM

Doppelstockwagen DB, 3-Flg., Ep. IV, chromoxydgrün / Double Decker Wagon DB, 3 car set, era IV, chrome-oxide-green



N


HOBBYTRAIN
 PRÄZISIONSMODELLE


Oppeln / Gms / Glm Neukonstruktion / Improved Design



Der 2-achsige gedeckte Güterwagen Oppeln mit 6 m Achsstand wurde ab 1933 in sehr großen Stückzahlen mit verschiedenen Aufbauten produziert und außerhalb von Deutschland bei den meisten europäischen Bahngesellschaften eingesetzt. Einzelne Waggons waren noch bis in die 80er Jahre sowohl bei der DB als auch bei der ÖBB im Einsatz. Der Oppeln wurde mit drei unterschiedlichen Aufbauten ausgeliefert – ohne Handbremse, mit Handbremse und Bremserbühne und mit Handbremse und Bremserhaus.

Das Modell wird erstmalig in Spur N in der abgebildeten Version mit den charakteristischen weit außen stehenden Achsen zur Auslieferung kommen.

Die Auslieferung der Modelle wird in 3er Sets erfolgen, bestehend aus 2 x Oppeln Standard mit unterschiedlichen Betriebsnummern und 1 x Oppeln mit Bremserhaus.

The 2-axle covered freight car Oppeln 6 m Basic was produced from 1933 on in large quantities with different bodies and used abroad by the most European Railway Authorities. Some wagons were

still in service up to the eighties with the DB as well as the ÖBB. The Oppeln was supplied in three different versions: without hand brake, with hand brake and brakeman's platform and with hand brake and brakeman's cabin.

For the first time produced in N scale the model will be provided with its characteristic long wheel-base as illustrated in the picture.

The model will be delivered in 3 car sets, consisting of 2 x Oppeln standard version without brakeman's cabin and different serial numbers and 1 x Oppeln with brakeman's cabin.

Die ausländischen Varianten des Oppeln/Gms werden nur in einmaliger Serie produziert **o. Abbildung**

H 24403 NEM

ÖBB Set, 3-tlg., mahagoni-braun /
 ÖBB 3 car set in mahogany-brown colour

H 24503 NEM

NS Set, 3-tlg., rot-braun /
 NS 3 car set in red-brown colour

H 24603 NEM

CFL Set, 3-tlg., grau / CFL 3 car set in grey

H 24703 NEM

SNCF Set, 3-tlg., hellbraun /
 SNCF 3 car set in light-brown colour

H 24803 NEM

SNCB Set, 3-tlg., grün /
 SNCB 3 car set in green colour

H 24103 NEM

DR Set, 3-tlg. Ep. III, braun /
 DR 3 car set, era III in brown colour



Oppeln mit Bremserhaus

H 24003 NEM

DB Set, Ep. III, braune Lackierung, 3-tlg. /
 DB 3 car set, era III in brown colour
ohne Abbildung / without picture

Foto zeigt Vorserienmuster!



H 24203 NEM

DRG Set, Ep. II, 3-tlg., braune Lackierung / DRG 3 car set, era II in brown colour

Flachwagen-Behälterwagen 2-t/13

Wenn auch die Entwicklung und der Einsatz der sogenannten Behälterwagen erst nach 1946 an Bedeutung gewonnen hat, so reichen die Bemühungen um den von Haus zu Haus – Verkehr bis in die Anfänge der deutschen Reichsbahn zurück.

Während im Ausland, vor allem in den USA, Großbehälter / Container entwickelt und eingesetzt wurden, versuchte die Deutsche Reichsbahn, das Bedürfnis nach Transporten kleinerer Warenmen-

gen mit „Kleinbehältern“ zu befriedigen. Unmittelbar nach dem 2. Weltkrieg wurde die Idee erneut aufgegriffen und weiterentwickelt. Die Behälter erfreuten sich bald großer Beliebtheit bei der Kundschaft mit kleineren Abnahmemengen und vor allem für den Haus zu Haus – Verkehr.

Das System fand schließlich so großen Anklang, dass die Behälterzahl und auch die Typenzahl rasch erhöht wurden.

1955 verfügte die DB bereits über 6000 Behälter zum Transport auf Flachwagen verschiedenster Art. Auch die Deutsche Post setzte auf schnelleren Paket- und Postversand.

Dafür wurden bereits ab 1949 speziell entwickelte Rollplattenbehälter eingesetzt. Dafür wurden wiederum eigene Flachwagen als Rollplattenbehälterwagen gebaut, die Ende der 70er-Jahre von der Deutschen Bahn übernommen wurden.


H 23806 NEM

Flachwagen/Behälterwagen, DB Ep. IV, „von Haus zu Haus“


H 23805 NEM

Flachwagen/Behälterwagen, DB Ep. III, Röhren


H 23807 NEM

Flachwagen/Postbehälterwagen Ep. III mit 3. Betriebs-Nr.

H 23808 NEM

Flachwagen/Postbehälterwagen Ep. IV – ab 6.07 lieferbar (o. Abb.)

H 23809 NEM

3-tlg. Arbeitswagenset für Gleisstopfmaschine

Dazu passend:
H 23500   **NEM**

Gleisnivellierstopfmaschine (siehe Seite 37)





Containerwagen Typ Sggnos 715/Sggmrs 714

1987 erstmalig eingesetzt, wurden diese Containertragwagen als Blockzugwagen konzipiert. Diese Blockzugwagen sind als 2-tlg. Gelenkwagen mit 3 Drehgestellen gebaut worden. Entwickelt von der Deutschen Bundesbahn, wurde das Konzept von der Tochtergesellschaft Kombi-Waggon erfolgreich umgesetzt. Mit

33,94 m/LüP Originallänge, was ca. 21,2 cm im Maßstab 1:160 entspricht, lassen sich für den Spur N – Bahner interessante Güterzüge zusammenstellen. Speziell unsere Modelle Taurus und Class 66 lassen sich hierfür, wie beim Original, hervorragend einsetzen. Mit weit über 4000 hergestellten Einhei-

ten finden Sie die 2-tlg. Gelenkwagen auf allen europäischen Eisenbahnstrecken. Bestückt mit 20' oder 40' Containern und Wechselpritschen verschiedenster Art, bilden sie auch ein reizvolles Thema für den Spur N – Modelleisenbahner. Die optimalen Zugloks sind Taurus, Class 66, GE 2000 und Europrinter.



Foto Jörg Fernau



Abbildung zeigt Vorserienmuster

H 23701 NEM

2-tlg. Containerwagen Kombiwaggon, blau Ep. V, 2 x 40' Container „MAERSK“

H 23700 NEM

2-tlg. Containerwagen Kombiwaggon, blau Ep. V, 2 x 40' Container „BTS Kombiwaggon - DB Logistics“ (o. Abb.)



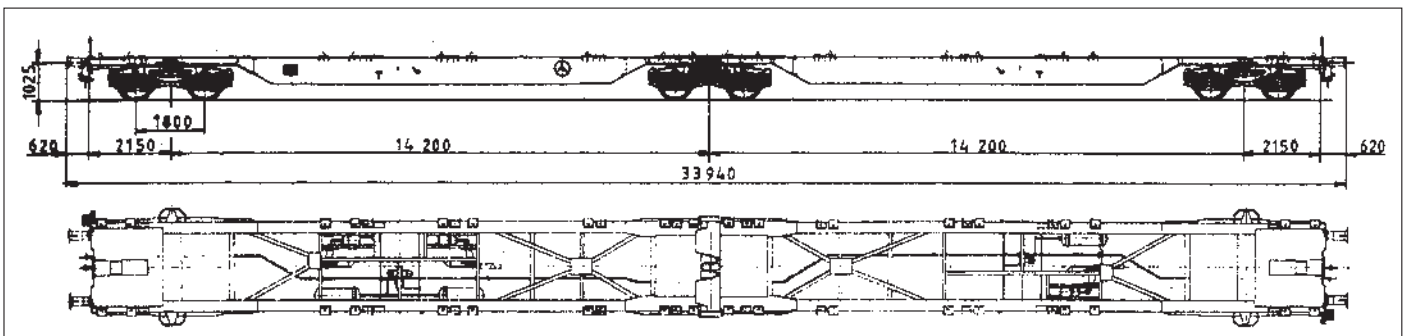
Abbildung zeigt Vorserienmuster

H 23703 NEM

2-tlg. Containerwagen DB, blau Ep. V, 2 x 20' Container „P&O“, 2 x 20' Container „Evergreen“

H 23702 NEM

2-tlg. Containerwagen DB, blau Ep. V, 2 x 20' Container „P&O“ blau, 2 x 20' Container „Hamburg Süd“ (o. Abb.)



SBB / CFF

Güterwagen K3/Gms / Freight Car K3/Gms

Zwischen 1910 und 1950 wurden an die 5000 Waggons dieser Baureihe in Dienst gestellt. Mit Bremserbühne oder mit Haltestangen und Bremserhaus versehen, werden sie zum Standardwagenprogramm der SBB. Vor allem der K3 wurde grenzüberschreitend im In- und Ausland eingesetzt. Ab 1954 wurden die K3 von grau auf rot-braun umlackiert und seit diesem Zeitpunkt als Gms bezeichnet. Nach der Ausmusterung der Gms durch

die SBB wurde eine Reihe der Waggons noch als Museumsbahnen, Privatbahnen und in Bauzügen eingesetzt.

MODELLINFORMATION:

Das Modell verfügt über eine Vielzahl von Details, wie eingesetzte Türen, Belüftungsklappen usw.



H 23025

Gms mit Bremserhaus, Version Lehrlingswagen Muttenz / Gms with brakeman's cabin, version "Lehrlingswagen Muttenz"

Auslaufartikel

Zugbegleitwagen Sputnik / Cabouse "Sputnik"

Die charakteristischen Zugbegleitwagen der SBB – im Volksmund Sputnik genannt – wurden auf alten Fahrwerken aufgebaut. Außer bei der SBB wurden diese markanten, mit kleinen Ernern versehenen Waggons auf einzelnen Privatbahnen, wie z.B. Bodensee Toggenburg (BT) und als Swiss-Express-Variante eingesetzt.

MODELLINFORMATION:

Das Modell entspricht der Ausführung mit 2 Ernern und durchgehender Beplankung und ist ein absolutes Muss für jede Anlage.

H 23041

Sputnik SBB/CFF, grün, 1. Betriebs-Nr. / Sputnik SBB/CFF, green, 1st serial number



Neuschotterwagen XAS 73 / Ballast car XAS 73

Der Neuschotterwagen der SBB ist ein bekanntes Bahndienstfahrzeug und kommt vor allem beim Gleisbau zum Einsatz. Auf dem Schienennetz der SBB

werden die Neuschotterwagen vorwiegend als Ganzzüge eingesetzt. Fahrzeuge derselben Bauart gibt es aber auch bei der FS in Italien.

MODELLINFORMATION:

Das Modell ist mit vielen Details ausgestattet und bekommt durch den Schottereinsatz das charakteristische Erscheinungsbild dieser Neuschotterwagen.

H 23052

SBB Xas73 mit unterschiedlichen Betriebs-Nummern / SBB Xas73 with different serial numbers



BLS Autoverladewagen / BLS Automobile Loading Cars



Eine der am stärksten frequentierten Verbindungen zwischen der Zentralschweiz und dem Wallis ist die Strecke Kandersteg-Koppenstein. Viele Autofahrer und vor allem Touristen nutzen jedes Jahr die Plangarnituren der Autoverladezüge, um bequem und sicher den 14,6 km langen Lötschbergtunnel zu passieren. Selbstverständlich hat Hobbytrain auch die passende Lokomotive BLS Ae 8/8 dazu (siehe Seite 34).

One of the most frequented railway lines connecting the Central Swiss with the "Wallis" is the section Kandersteg-Koppenstein. A great number of automobilists and above all tourists uses every year the tarpaulin-covered automobile loading cars to pass comfortably and safely through the 14,6 km long Lötschberg tunnel. It goes without saying that Hobbytrain also provided the corresponding locomotives such as BLS Ae8/8 (page 34).

MODELLINFORMATION:

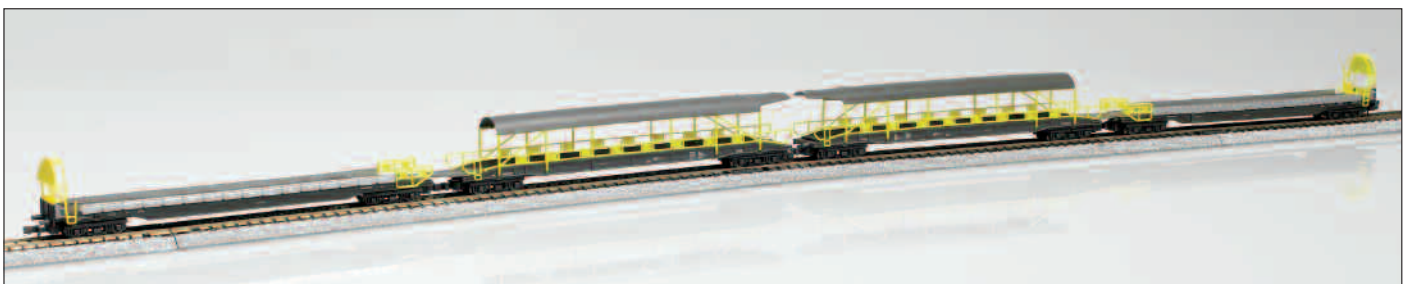
Das Hobbytrain-Modell entspricht dem Vorbild Zug-Nr. 11 bzw. Zug-Nr. 12. Um einen engeren Abstand zwischen den einzelnen Wagen zu erreichen, sind diese mit kleinen Spezialkuppungen wie beim Vorbild gekuppelt.

Am Zugende befindet sich ebenfalls vorbildgerecht eine normale Pufferbohle mit entsprechenden Puffern sowie Normkupplung. Die Übergangsbleche zwischen den einzelnen Wagen überlappen einander wie beim Vorbild.

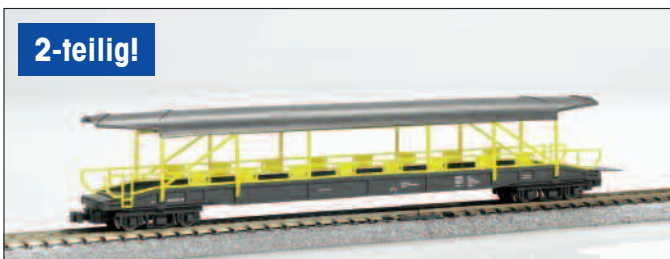
MODEL INFO:

The Hobbytrain model corresponds to the original train No. 11 resp. train No. 12. In order to ensure a short coupling between the individual cars, they are provided with special couplers as the prototype.

The end of the train is provided with a normal bumper and corresponding buffers as well as a standard coupling. The intercommunicating metal sheets connecting the individual wagons overlap each other as the prototype.



2-teilig!



H 23060

BLS-Set 4-tlg., bestehend aus 2 x Auffahrwagen und 2 x Verladewagen mit Dach einseitig / BLS 4-piece set, consisting of 2 hinged platforms and 2 loading cars with cover on one side

H 23061

BLS-Set 2-tlg., mit 2 x Verladewagen mit Dach – beidseitig (Ergänzung zu H 23060) / BLS 2-piece set with 2 loading cars with cover on both sides (supplementary set for H 23060).

SBB IC2000 Doppelstockwagen

SBB IC2000 Double floor coaches



Im Rahmen des Projekts Bahn 2000 wurden für den Fernverkehr von den SBB 341 Doppelstockwagen mit Tiefeinstieg des Typs IC2000 beschafft, angetrieben von der SBB Re 460.

Im Inland-Fernverkehr stehen fast ausschließlich Pendelzüge im Einsatz – an beiden Zugsenden befindet sich ein Führerstand, was den zeit- und kapazitäts-

raubenden Lokwechsel in Wendebahnhöfen erübrigt. Die Wagen sind für Geschwindigkeiten von 200 km/h ausgelegt. Bemerkenswert ist auch, dass auf den wichtigsten Strecken – vor allem im Dreieck Basel/Bern/Zürich, aber auch auf den Relationen zwischen Zürich und Luzern sowie Zürich und der Westschweiz diese Züge im 30-Minuten-Takt

verkehren. Die Fahrzeiten dieser Züge konnten Ende 2004 durch die Einführung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Mattstetten-Rothrist (zwischen Bern und Olten gelegen) zum Teil signifikant gekürzt werden, was weiteren Fahrgastzuwachs auslöste. Die Intercity-Züge in der Schweiz weisen mindestens einen Minibarservice, auf den wichtigsten Strecken zusätzlich ein Bistro oder einen Speisewagen auf. Bei den Doppelstockwagen IC2000 wurde zunächst nur eine „Bistro-Bar“ vorgesehen, diese wird nun jedoch der Nachfrage entsprechend in Vollspeisewagen umgebaut.

MODELLINFORMATION:

Aufwändige Neukonstruktion mit Kinematik.

Steuerwagen mit Frontbeleuchtung.



H 25104   NEM

SBB IC2000 Steuerwagen 2. Kl.



H 25102 NEM

SBB IC2000 Doppelstockwagen 2. Kl.

H 25101 NEM

SBB IC2000 Doppelstockwagen 1. Kl.

Ohne Abbildung:

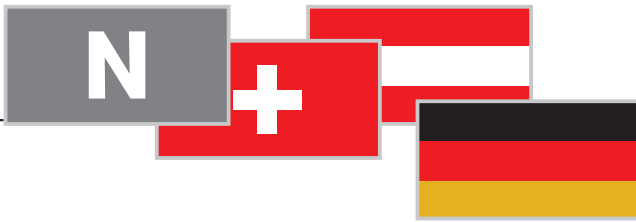
H 25103 NEM

SBB IC2000 Doppelstockwagen 1. Kl. mit Gepäckabteil,

H 25105 NEM

SBB IC2000 Doppelstockwagen mit Bistroabteil





SBB/CFF Schnellzugwagen RIC

SBB/CFF Fast train wagon RIC

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

MODELLINFORMATION:

Aufwändige Neukonstruktion mit Kinematik und Stoßdämpfung. Inkl. Innenbeleuchtung, Tischbeleuchtung (Restaurant-Wagen) und optionalen Schlussleuchten.

From 1964 it also came with the SBB to a basic renewal of the car park under the aspect of the international traffic. Also the ÖBB allowed to build these cars with the Jenbachwerken within the scope of a license agreement in 1976 and used them on the Austrian railway system. The SBB experimented with different green variation which are also copied in the model. Suitably to the cars sleep or couchette coach and restaurant car were

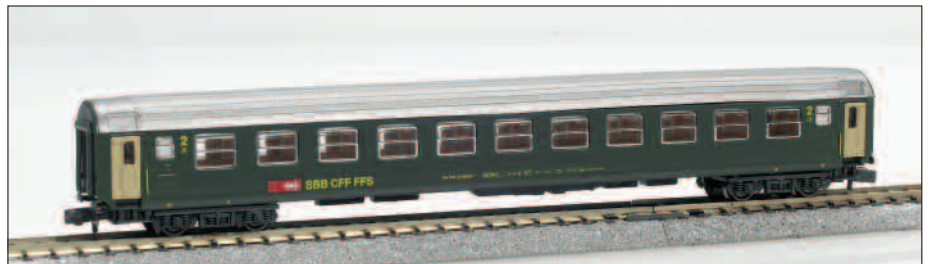


K 23111 NEM

SBB 1. Kl. grün, neues Logo, Ep. V /
1st Class, green, new logo

K 23114 NEM

SBB 1. Kl. grün, altes Logo, Ep. IV, **ohne Abb.** /
1st Class, green, old logo, **without picture**



K 23112 NEM

SBB 2. Kl. grün, neues Logo, Ep. V /
2nd Class, green, new logo

K 23115 NEM

SBB 2. Klasse, grün, altes Logo, **ohne Abb.** /
2nd Class, green, old logo, **without picture**



K 23113 NEM

SBB 1./2. Kl. grün, neues Logo, Ep. V /
1st/2nd Class, green, new logo

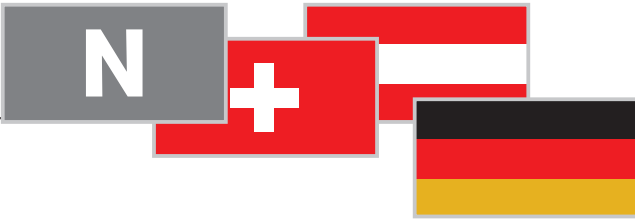
K 23116 NEM

SBB 1/2 Kl. grün, altes Logo, Ep. IV, **ohne Abb.** /
1st/2nd Class, green, old logo, **without picture**

also taken in service and were used on the border-covering distances to Austria, Italy and Germany. A specific feature is the train accompanying car of the HUPAC. The private company HUPAC connect under the name "rolling highway" the container terminals Basel, Freiburg, Singen, Lugano and Milan. While the Trucks are loaded onto flatcar the drivers spend the journey in the train accompanying car.

MODEL INFO:

Complete new construction with kinematics and shock absorbing. Incl. interior lighting, table lighting (restaurant car) and optional tail lights.



K 137110

Re 4/4 460, die passende Lokomotive für alle RIC Wagen + SBB-Doppelstockwagen / perfect for all RIC and SBB double floor coaches



K 23203 NEM

Zugbegleitwagen HUPAC, Ep. V / HUPAC Train accompanying car



K 137111

Re 4/4 460, „100 Jahre Postauto 2006“, die passende Lokomotive für alle RIC Wagen + SBB-Doppelstockwagen / perfect for all RIC and SBB double floor coaches

K 23102 NEM

SBB 2. Kl. steingrau-grün, Ep. V / 2nd Class, stone-grey/green



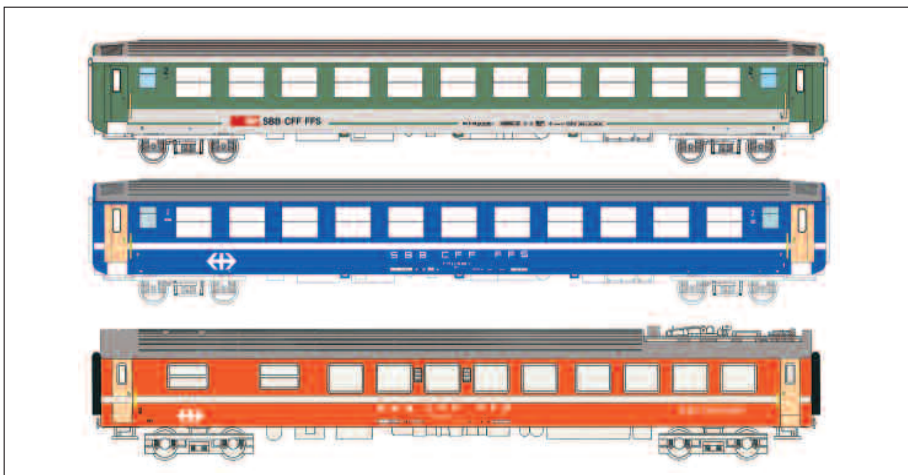
K 23201 NEM

SBB Liegewagen Bcm, orange Ep. IV / SBB Couchette Coach, type Bcm, orange



K 23206 NEM

SBB Liegewagen Bcm, grün altes Logo Ep. IV / SBB Couchette Coach, type Bcm, old logo orange **ohne Abbildung / without picture**



K 23000 NEM

SBB „Arlberg Express“ 3-tlg. Set Ep. V, 2. Kl. Wagen, steingrau-grün, neue Betr. Nr., Liegewagen Bcm, blau; Restaurantwagen Typ WRm orange

K 23003 NEM

SBB „Couchette“ 3-tlg. Set. Ep. V, **ohne Abbildung**, 2. Kl. Wagen, steingrau-grün neue Betr. Nr. Liegewagen „Couchette“ violett, Mond u. Sterne Liegewagen „Couchette“ violett, Mond u. Sterne 2. Betr. Nr.



K 23301  NEM

SBB Speisewagen, rot Ep. V /
SBB Restaurant car, red



K 23302  NEM

SBB Speisewagen, crème-rot, Ep. IV-V / SBB Restaurant car, creme-red



K 23214  NEM

ÖBB Liegewagen, blau-grau Ep. V, passende Ergänzung zum „Arlberg Set“,
K23000 / ÖBB Couchette Coach, addon for K 23000



K 23202  NEM

SBB Liegewagen Bcm, blau Ep. IV-V /
SBB Couchette Coach

N



HOBBYTRAIN
PRÄZISIONSMODELLE

1:160

K5 Eisenbahngeschütz Leopold / K5 Railway Cannon Leopold

30 Stück von diesem Eisenbahngeschütz wurden von der Deutschen Wehrmacht in Auftrag gegeben.

1 Stück hat den Krieg überstanden und steht heute in einem amerikanischen Armee-Museum in Abbadin/Maryland.

Ein weiteres K5 – Geschütz steht im Museum Musée du Mer d'Atlantique in Frankreich. K5-Batterien nahmen an allen größeren Feldzügen teil, standen an der französischen Kanalküste, und waren während des Krieges an fast allen Frontabschnitten mit artilleristischen Schwerpunktbildungen anzutreffen.

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



H 23600

Leopold Eisenbahngeschütz in Tarnlackierung /
Leopold cannon, camouflage

H 23601

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



MINIS

Die neue Modellreihe MINIS der Lemke Collection ist der Beginn einer ganzen Serie von Fahrzeugen aus den 50er und 60er Jahren. Bei den abgebildeten Modellen handelt es sich um Handmuster. Farben, Ausführungen und Details sind nicht verbindlich und können evtl. geringfügig abweichen.

- Die leichten Mercedes-Benz Haubenlaster der 50er Jahre
- Als Spur N Modell erstmalig und exklusiv nur bei Lemke Collection
- In verschiedenen Aufbauvarianten inkl. Hängerzug lieferbar
- Weitere Modelle der MINIS im Maßstab 1:160 sind bereits in Vorbereitung



Abbildung zeigt Vorserienmodell



LC 3001

MB L3500 „von Haus zu Haus“ mit Sonderaufbau und Containern

LC 3004

MB L3500 „Dunlop“, Kofferaufbau

LC 3005

MB L3500 „Konsum“, Kofferaufbau



LC 3007

MB L3500 Pritsche-Plane, blau-schwarz

LC 3009

MB L3500 „Kuehne & Nagel“, Pritsche-Plane, blau (o. Abb.)



LC 3010

MB L3500 „Kohle u. Heizöl“, Pritsche, rot

LC 3011

MB L3500 Pritsche, grau



LC 3012

MB L3500 Hängerzug mit Plane, blau-rot

LC 3013

MB L3500 „INTERSPE“ Hängerzug mit Plane, grün (o. Abb.)



Neuheiten 2007

Nachdem unser Premieren-Modell der MINIS Modelle, der MB L3500, große positive Resonanz bei den Sammlern und Modellbahnern hervorgerufen hat folgen nun wie angekündigt weitere Modell-Highlights in Spur N.

MB Bus O 3500

Ab 1950 wurde auf Basis des L3500 bei Mercedes Benz der Bus O 3500 produziert.

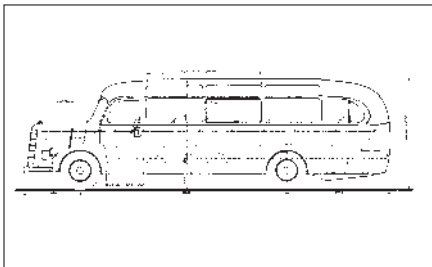
Über 2664 gebaute Haubenbusse bei Mercedes und wahrscheinlich noch einmal so viele Versionen mit Busaufbauten von Fremdherstellern wurden von 1950-55 produziert. Restaurierte Exemplare fahren noch heute.


LC 3101 MB O 3500

Omnibus, schwarz-rot


LC 3102 MB O 3500

Omnibus, „Nordsee Express“, grün-beige


LC 3103 MB O 3500

Omnibus, „PTT-Schweizer Post“, silber-gelb (o. Abb.)

Opel Blitz

Bei Opel wurde 1952 ein völlig neuer Opel Blitz 1,75-Tonner vorgestellt. Dieser sollte die Nachfolge des erfolgreichen Vorgängers gleichen Namens antreten. Das Design orientierte sich an den zeitgenössischen amerikanischen Lastwagen der Muttergesellschaft „General Motors“. Der Opel Blitz wurde mit den verschiedensten Aufbauten, je nach Anforderung des Kunden ausgestattet.


LC 3203 Opel Blitz

Pritsche-Plane, blau-rot

LC 3204 Opel Blitz

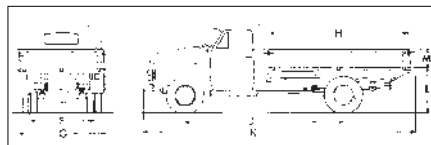
„Persil“ Pritsche-Plane, grün (o. Abb.)


LC 3205 Opel Blitz

„Westfalen-Pumpnickel“, Koffer, weiß-schwarz

LC 3206 Opel Blitz

„Konsum“, Koffer, weiß-rot (o. Abb.)


LC 3201 Opel Blitz

„Kohlen und Heizöl“, Pritsche, rot (o. Abb.)

LC 3202 Opel Blitz

„Reissdorf Kölsch“, Pritsche, weiß (o. Abb.)

Krupp Titan

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

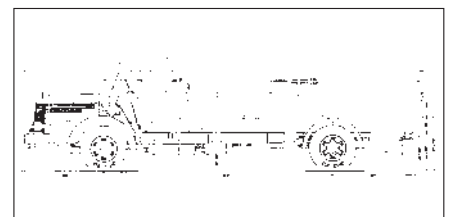
Der Titan wurde u.a. als Sattelzug-, Pritschen-, Kipper-, Koffer- und Busversion betrieben.


LC 3301 Krupp Titan

Pritsche-Plane, rot-weiß


LC 3302 Krupp Titan

„Diamant-Mehl“, Pritsche-Plane, weiß


LC 3303 Krupp Titan

Pritsche, blau-weiß (o. Abb.)



US-Modelle

Die Kato US-Modelle in Spur N und HO erfüllen den vielfachen Wunsch nach perfektem Finish und überragenden Fahreigenschaften. Zwei Schwungmassen mit dem populären 5-poligen Motor und fein

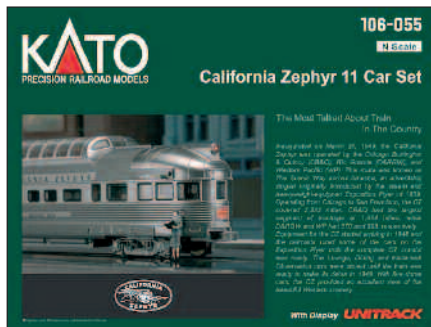
abgestimmte Getriebe bieten so viel Fahrvergnügen.

Das US-Programm wird laufend ergänzt. Da die Kato-Modelle weltweit sehr gefragt sind, empfiehlt es sich, für die Neuheiten

eine rasche Reservierung bei Ihrem Fachhändler vorzunehmen.

Die abgebildeten Modelle sind zurzeit lagermäßig noch verfügbar.

Berühmte Züge N – 1:160


K 106055

11-tlg. Wagenset

CALIFORNIA ZEPHYR

Der CALIFORNIA ZEPHYR war einer der berühmtesten Züge in der nordamerikanischen Eisenbahngeschichte. Im März 1949 wurde dieser Luxuszug in Dienst gestellt und fuhr zwischen Chicago und San Francisco.


K 1761302

F3 der CB & Q A unit


K 1761307

K1761302 F3 der CB & Q B unit


K 1066001

4-tlg. Wagen Set A „Superchief“

K 1066002

4-tlg. Wagen Set B „Superchief“

K 1066003

4-tlg. Wagen Set C „Superchief“

Super Chief „The Train of the Stars“

1935 in Dienst gestellt, fuhr dieser Zug zwischen Chicago und Los Angeles. Wegen seiner luxuriösen Kabinen, der feinen Küche und nicht zuletzt wegen der „kurzen“ Fahrzeit von damals fast 40 Stunden, wurde der Zug gerne von vielen Hollywood Stars benutzt.


K 1762121

F7 Santa Fe „Superchief“ A-unit


K 1762211

F7 Santa Fe „Superchief“ B-unit

Great Northern „Empire Builder“

1935 in Dienst gestellt verband der „Empire Builder“ die Städte Chicago und Seattle. Benannt wurde der Zug nach dem Great Northern Gründer James J. Hill. Unser Modell entspricht der Bauvariante der Züge die 1949 in Dienst gestellt wurden.


K 1060416

F7 Great Northern „Empire Builder“ A + B unit

K 1061051

4-tlg. Wagen Set A „Empire Builder“

K 1061052

4-tlg. Wagen Set B „Empire Builder“

K 1061053

4-tlg. Wagen Set C „Empire Builder“

Diesellokomotiven N – 1:160



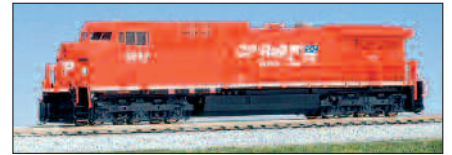
K 1767033

Union Pacific



K 1767034

UP „Operation Lifesaver“



K 1767211

Canadian Pacific „Two Flag“



K 1767111

BNSF Heritage II

General Electric AC4400

Als Antwort auf die SD70 von EMD brachte GE im Jahre 1994 die erste AC4400 auf die Gleise. Gut 10 Jahre danach ist die AC4400 die wohl populärste Lokomotive in der nordamerikanischen Eisenbahngeschichte. Hunderte dieser Lokomotive gehören zur Flotte von Union Pacific. Die AC4400 wird von fast allen Bahngesellschaften von Kanada bis Mexiko eingesetzt.

EMD SD40-2

Mit über 3700 produzierten Lokomotiven ist die SD40-2 die populärste Diesellokomotive der USA und Kanada.



Weitere US Lokomotiven von KATO in Spur N auf Anfrage (z.B. SD70, SD80 und SD90)

K 1768201

SD40-2 ATSF Santa Fe



K 1764951

SD40-2 BN „White Face“



K 1764953

SD40-2 Canadian National



K 1768203

SD40-2 BNSF

US Güterwagen N – 1:160

Gunderson MAXI IV Double Stack Containerwagen

Die Container, dieser in den USA sehr beliebten Wagen, werden bei unserem Modell durch Magnete gehalten. Ein Verrutschen oder Runterfallen ist ausgeschlossen.



K 1066111

Wagen Set 3-tlg. BNSF mit 6 Containern

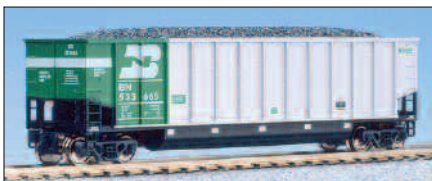


K 1066114

Wagen Set 3-tlg. TTX mit 6 Containern

BethGon Coalporter

Seit 1982 transportieren diese Güterwagen Kohle durch die USA. Mit mehreren 1000 Stück verkaufter Wagen, gehört Der BethGon Coalporter sicherlich zu den meistverkauften Güterwagen der Welt.



K 1860601

Burlington Northern BethGon



K 1860602

BNSF BethGon



K 1860603

Canadian National BethGon



US-Modelle – Diesellokomotiven H0 – 1:87

General Electric AC4400

Weitere US Lokomotiven von KATO in Spur Ho in kleinen Restmengen auf Anfrage (z.B. SD80 und SD90)


K 376441

BNSF Heritage II


K 376434

UNION PACIFIC „Building America“

EMD SD70

Die EMD (Electro-Motive-Division) SD70 wurde 1993 erstmalig bei der Burlington Northern in Dienst gestellt. Inzwischen gibt es von der SD70 über 900 Stück. Damit gehört sie zu den bekanntesten und häufigst benutzten Lokomotiven in den USA. Von Alaska bis Mexiko, von der Ostküste zur Westküste, überall verrichtet diese Lokomotive ihren Dienst vor Güterzügen und zum Teil auch vor Personenzügen (Alaska Railroad).


K 376451

SD70 BNSF Heritage II


K 376381

SD70 Burlington Northern


K 376407

SD70 CSX

EMD SD38-2

Die 2000 PS starke SD-38 wurde von 1972 bis 1979 produziert. Die starke Rangierlok verrichtete ihren Dienst hauptsächlich auf den Bahnhöfen der Stahlindustrie Zentren im Nord-Osten der USA. Wurde allerdings zusätzliche Zugkraft benötigt, wurde die Lokomotive auch auf den Hauptstrecken der Union Pacific und der Chicago & North Western eingesetzt.


K 376511

SD38-2 Union Pacific


K 376482

SD38-2 Elgin, Joliet & Eastern


K 376491

SD38-2 US Steel

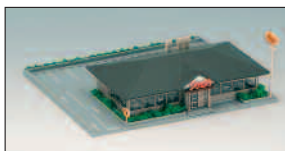
Kato Toyota PKW's + Modellhäuser 1:160


K 23500

TOYOTA PKW's, 6-er Set


K 23505

TOYOTA PKW's und Van-Modelle, 6-tlg.


K 23407

Denny's Diner, Fast-Food Restaurant mit Parkplätzen

ohne Abbildung:
K 23403/a Zweifamilienhaus mit Grundstück

K 23404/a Mehrfamilienhaus mit Grundstück

K 23406

Italienisches Restaurant mit Parkplätzen

ohne Abbildung:
K 23405/a Wohn-/Bürohaus mit Grundstück

K 23433/a

Hochhaus 10-geschossig

ohne Abbildung:
K 23432/a Hochhaus 5-geschossig

K 23434/a Hochhaus 6-geschossig

Vertretung in der Schweiz:

ARWICO AG

Brühlstr. 10
CH-4107 Ettingen (Schweiz)
Fax: 0041-61-7221242

Vertretung in Spanien:

SOLDAT, S.L.

C/.Murcia, 67
Pol.Ind. Can Calderón
E-08830 Sant Boi de Llobregat (Spain)
Fax: 0034-93-6547084

Vertretung in Österreich:

JÄGERNDORFER

Spielwaren Vertriebs Gmbh
Margaretenstr. 67
A-2350 Berndorf (Österreich)
Fax: 0043-267 285 077

Vertretung in Holland:

V.O.F. ZETA

Import - Export
Schokkerstraat 7
NL 5324 EP Ammerzoden
Fax: 0031-73-599 4442



Wolfgang Lemke GmbH

Schallbruch 34a
42781 Haan
Telefon +49(0)21 29 / 93 69-0
Telefax +49(0)21 29 / 5 22 18
E-Mail: info@lemkecollection.de
Internet: www.lemkecollection.de

Vertretung in Japan:

Hobby Center Kato, Tokyo

1-24-10 Nishi-Ochiai,
Shinjuku-Ku, Tokyo 161-0031
Fax: 0081-3-3954-3644

Vertretung in Amerika:

Kato U.S.A., INC

100 Remington Road,
Schaumburg, IL 60173
Fax: 001-847-781-9570

Vertretung in England:

M.G. Sharp Models

712 Attercliffe road,
Sheffield, S9-3RP
Fax: 0044-114-244-0434

Vertretung in Italien:

C. Mamoli

Via Polidoro da Caravaggio, 37
I-20156 Milano
Tel.: 0039-02-33401521
Fax: 0039-02-33402513

Vertretung in Frankreich:

Hornby/MKD Matine Lanter

Parc d'Activités des Gomberville
F-78114 Magny les Hameaux
Tel.: 0033-1-30527300
Fax: 0033-1-3052343