

2009-2010

LEMKE
KATO

HOBBYTRAIN
PRÄZISIONSMODELLE

MINIS[®]

Made by Lemke-Collection 1:160



Spur/Scale/Ecartement

HO-N

HO

N

LEMKE
KATOHOBBYTRAIN
PRÄZISIONSMODELLE50 JAHRE
LEMKE
KATO

1957/2007 und über 20 Jahre Hobbytrain 1987/2009

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 year 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 co-operate with the representatives of the following countries: Germany, Switzerland, Austria, Benelux countries, Spain, Italy, England, Scandinavia and France.



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.



Der Orientexpress 1988 anlässlich einer Sonderfahrt, vor dem Mt. Fuji / Japan

Foto: Mihami/Masatoki

N / 1:160

Triebwagen

Railcars

K Bauart Hamburg	6
H SVT137/155 a-b-c Kruckenberg	7
H Schienenzeppelin Kruckenberg	8
H ET403	9
H ETA150 / ETA515	11
K TGV SBB CFF FFS	23
K SBB Rae II TEE Gotthardo/ Eurocity	24
H SBB Re2/4 Roter Pfeil	25
K Schnelltriebwagen AVE Serie 100	26
H Schnelltriebwagen AVE Serie 102 Talgo	26
H Nahverkehrszug CERCANIAS Madrid	27
K Eurostar	29
K TGV Duplex	29
K TGV POS	30
K TGV Thalys PBKA	30

Europäische E-Lokomotiven

European Electrical Locomotives

H Taurus ES64U/DB182/ÖBB 1016/1116	12
H Taurus 1216 / ES64U4	13
H DB E10 ¹ / E40	14
H DB E10 ³ Bügelfalte E10	15
K SBB Re4/4 460	22
H SBB Re6/6	23
H NS Baureihe 1300 Niederlande	27
K Mitsubishi 269 Spanien	28
K Mitsubishi 251 Spanien	28

Europäische Diesellokomotiven

European Diesel Locomotives

K NOHAB	4
K EMD Class 66	5
H Baureihe WR200 - V20 – V270	10/39
H BLS Em3/3	37

Dampflokomotiven







Steam locomotives

H Badische IV ^h / BR18 ³	16-17
LC BR18.314 ex Badische IV ^h	17
H Württembergische C / BR181	18
H Renfe 141 Mikado	27

Straßenbahn

Tram

K Düwag Aufbauwagen	20
----------------------------	----

 Frontbeleuchtung Front light Éclairage frontale	R Empfohlener Mindestradius recommended minimum radius rayon minimum recommandé	 Federpuffer Spring Buffer amortisseur ressort
 Vorbereitet für Innenbeleuchtung Prepared for room light Prépare pour éclairage d'intérieur	DC= Gleichstrom Direct current Courant continu	Epochen/Epochs/Époques
 Innenbeleuchtung Room light Éclairage d'intérieur	AC~ Wechselstrom Alternating current Courant alternatif	I 1835 – 1920
NEM NEM-Schacht Holder for NEM couplers Support s'attelage NEM	 Vorbereitet für Decoder Prepared for decoder Prépare pour decoder	II 1920 – 1945
 5-poliger Motor 5-pole motor Moteur à 5 pôles	[AC] Mit Decoder With decoder Avec decoder	III 1948 – 1968
		IV 1968 – 1985
		V 1985 –

Bahndienstfahrzeuge

Maintenance Cars

H Schienen-/Straßenbus	19
H Gleisstopfmaschine Plasser&Theuer	21

Wagenprogramm

Coaches and Freight cars

H SBB IC2000 Doppelstockwagen	34
K SBB-CFF Schnellzugwagen RIC	35-37
H 4-achs. Heizkesselwagen	38
H Orient-Express CIWL Ostende-Wien	40-41
H Güterwagen Oppeln/Gms/Glm	42-43/39
H Behälterwagen 2-t/13	43
H Containerwagen Sggnos715/Sggmrs714	44
H Güterwagenbegleitset Plasser&Theuer	21
H Neuschotterwagen Xas 73	37

Japanische Modelle

Japanese Models

Lokomotiven

K Dampflokom C50	31
K E-Lok EF58	31
K E-Doppellok EH10	31
K E-Doppellok EH200	31
K Diesellok Typ DD51	32

Triebzüge

K Super Rail Cargo M250	32
K Shinkansen 800	32
K Shinkansen E4 MAX	33
K Shinkansen Nozomi N700	33
K Shinkansen Nozomi 500	33
K Express Triebwagen EGRET	33

Sonderfahrzeuge

Special purpose vehicles

LC Ladestation für ETA	11
H Militärmodelle	39
E Zugbegleitwagen Plasser&Theuer	21

H0 / 1:87

Triebwagen

Railcars

K Bauart Hamburg	51
K SVT877 „Fliegender Hamburg“	51
H SVT137/155 a-b-c Kruckenberg	52

Straßenbahn

Tram

K Düwag Aufbauwagen	53
H Posttram München	54
LC Stadtbahnwagen K4000	53

Bahndienstfahrzeuge

Maintenance Cars

LC VW-Bus Draisine	55
---------------------------	----

Wagenprogramm

Coaches and Freight cars

H Orient-Express CIWL Ostende-Wien	56-57
H DB Doppelstockwagen 26,4 m Version	58-59
H Reisezugwagen B4ümg-54	60

Modellbahnzubehör

Accessoires

K UNITRACK Gleise H0	61-62
K Zubehör Spur N 1:160	63
K Zubehör Spur H0 1:87	63
H Zubehör Spur N 1:160	63

miNIS Automodelle Car models

LC MB L322	45-46
LC MB O3500	46
LC MB O6600	47
LC Büssing LU11-16 Commodore	47
LC MB L3500	48-49
LC Opel Blitz	49
LC Krupp Titan	50

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 and miNIS sont des marques enregistrées de la compagnie Lemke Collection GmbH.



Die NOHAB-Lokomotiven – Europalok

NEU



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

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

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

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

Originally produced for Denmark, Norway, Hungary, Belgium and Luxembourg, these popular round noses are seen for some years more and more, also in Germany. These locos worked in the best way under extreme conditions with various railway enterprises and these locomotives can be seen equally, sometimes even in double traction, being put in front of container wagons, building wagons etc.



K 2880 NEM IV V

Diesellok NOHAB V1 70 BOB/DB Bayrische Oberlandbahn



K 2881 NEM IV V

Diesellok NOHAB SNCB



K 2882 NEM IV V

Diesellok NOHAB DSB



K 2883 NEM IV V

Diesellok NOHAB V1 70 NEG/DB



Foto: Wolfram Witsiepe

Foto: Jürgen Hörstel



Diesellok EMD Class 66 – Europalok

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 Betriebsgesellschaften sind diese Loks auf europäischen Schienen nicht zu übersehen. Die Class 66 ist im Einsatz in Großbritannien, Deutschland, Benelux und Skan-

dinavien. 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.

MODELLINFORMATION / MODEL INFO:

Kato 5-Pol-Motor mit Schwungrad, 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 10815

Diesellokomotive Class 66, DLC



K 10816

Diesellokomotive Class 66, Opel General Motor



K 10817

Diesellokomotive Class 66 Rail4Chem



K 10818

Diesellokomotive Class 66 HGK, limitierte Sonderserie



K 10819

Diesellokomotive Class 66 Transpetrol / HGK



K 10820

Diesellokomotive Class 66 ACTS



Schnelltriebwagen

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



K 10716     

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

Bei Kriegsausbruch wurden einige der SVT 137 zunächst abgestellt und später für Wehrmachtsstäbe und Regierungsstellen zur Verfügung gestellt. Alle Wagen erhielten dabei einen grünen Tarnanstrich.

Auslaufmodelle!
Lieferung solange Vorrat reicht!

Fünf SVT 137 befanden sich bei Kriegsende in der amerikanischen Besatzungszone. Teilweise wurden die TW vom US-Hauptquartier und teilweise als Lazarettzüge mit Rot-Kreuz-Emblem eingesetzt.

K 10717     

SVT 04.102 US Lazarettzug

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).



K 10718     

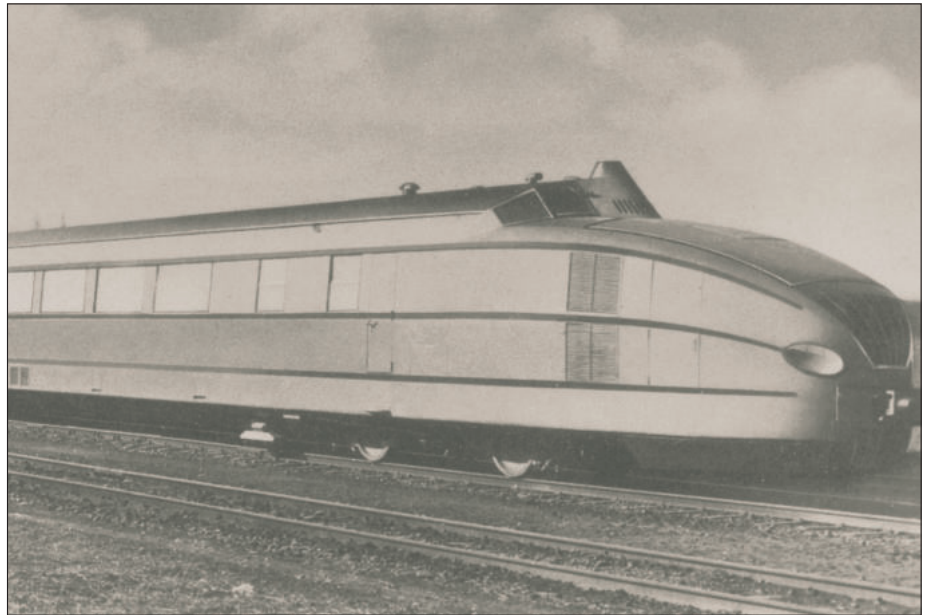
SVT 137 DRG Epoche II Wehrmachtzug in grüner Lackierung (Rollender Befehlsstand)



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 II

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.

Schienezzeppelin Kruckenberg

Vor genau 78 Jahren (1930) absolvierte der legendäre Schienezzeppelin 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 sensationeller 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 "Schienezzeppelin" 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 strided 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.



H 2621    R2 II

Schienezzeppelin, 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.



ET 403

NEU


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

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

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

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

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

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

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

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

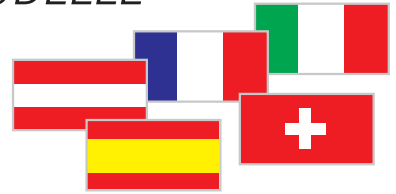


Handmuster



Baureihe WR 200 – V 20 – V 270

NEU



Die Baureihe V20 stammt ursprünglich aus dem Entwicklungsprogramm der ehemaligen Deutschen Wehrmacht – WR200.

Die über 125 Exemplare entstanden als Arbeitsgemeinschaft bei den Herstellern Deutz, Gemeinder, Jung, Krupp, Ohrenstein & Koppel.

Eingesetzt in vielen Ländern Europas

befanden sich viele von diesen 125 Lokomotiven nach dem Ende des 2. Weltkrieges in den Ländern Europas verstreut. Die beiden deutschen Bahnverwaltungen Deutsche Reichsbahn Ost und Deutsche Bundesbahn gliederten die reparaturfähigen Lokomotiven nach ihrer Instandsetzung wieder als Baureihe V20 ein. In die Ep. IV wurden diese Loks als

V270 übernommen und waren bis 1980 im Einsatz. Einige der ehemaligen Bundesbahnloks wurden von privaten und Museumsbahnen übernommen. Im europäischen Ausland war die V20 in Frankreich, in Italien, in Österreich, in der Schweiz und in Spanien im Einsatz. Teilweise sind noch einige dieser Loks bei nationalen Museumsbahnen im Einsatz.

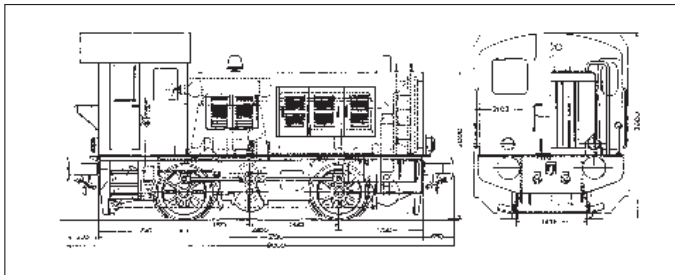
**Aufgrund der geringen Platzverhältnisse wird für den Digitaleinsatz ein spezieller Decoder benötigt. Art.-Nr. H 28601
Funktionen: Lastgeregelt, automatische Erkennung DCC-, Motorolaformat bzw. Analogbetrieb.**



H 2860 NEM II
V20 DRG Ep. II



H 2861 NEM III
V20 DB Ep. III



H 2862 NEM III
V20 DR-Ost Ep. III



H 2863 NEM III
V20.61 ÖBB rot



H 2864 NEM III
DE20 001 SNCF



H 2865 NEM III
DE20 002 SNCF



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.

Nur noch kleiner Restbestand!

H 11200 III

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



LC 11150 III IV

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 IV

BR 515/815 Nokia-Lackierung / Nokia-design

H 11201 IV

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





Taurus – Europalok

ES 64 U2 / DB 182 / ÖBB 1016/1116



H 2750 NEM V **NEU**

Taurus 10.47 GySEV
Ursprünglich für den Regionalverkehr Ungarn/Österreich geplant, verkehren die Loks der Ungarischen GySEV mittlerweile im Durchlauf vor Reise- und Containerzügen bis Deutschland.

H 2757 NEM V **NEU**

Taurus ES64 U2 026 der MRCE in schwarzer Ganzlackierung



H 2755 NEM V

Taurus „Griechenland“ – Auslaufmodell
Dieser ÖBB-Taurus im Design der griechischen Nationalfarben entstand im Rahmen einer Serie von 16 Lokomotiven anlässlich der Fußballeuropameisterschaft 2008 (nur noch kleine Restmenge). Die ebenfalls für die Fußball EM 2008 produzierten Loks (Deutschland, Spanien, Holland) sind werksseitig alle ausverkauft.



H 2756 NEM V 3-flg. **NEU**

3-flg. Set Rail Jet Taurus 1016 035 (unmot.) „Spirit“ of Linz, 1016 034 (unmot.) „Spirit“ of Salzburg und 1116 200 (mot.) „Spirit“ of Vienna
Diese 3 Loks entstanden aus einem sehr medienwirksamen Design-Wettbewerb der ÖBB. Die österreichische Bevölkerung wurde dazu aufgerufen, aus diesen 3 Design-Varianten den Sieger für die zukünftige RailJet-Lackierung zu wählen. Gewonnen hat die „Spirit“ of Vienna, die wir deswegen in diesem 3-flg. Set auch als motorisierte Version ausführen. Die anderen beiden Modelle sind unmotorisiert, können aber durch leichtes Tauschen der Gehäuse mit der motorisierten Version zum Fahren gebracht werden, während die anderen Modelle im „BW“ verbleiben.





Der neue Taurus (Mehrsystemlok) 1216 / ES 64 U4

NEU

Um den internationalen Marktanforderungen gerecht werden zu können, erweiterte Siemens sein Lok-Angebot um die Baureihe ES64 U4, eine Symbiose der bewährten DB AG Baureihe 189 und des Taurus ES64 U2.

Der hauseigene Lokpool Siemens-Dispolok und die ÖBB haben bereits mehr als 50 Lokomotiven der neuen Baureihe 1216 geordert.



Foto: Wolfram Wittsiepe

H 2710 NEM V

BR 1216, ÖBB rot



Foto: Wolfram Wittsiepe

H 2711 NEM V

BR 1216, ÖBB, Weltrekordlok



Foto: Wolfram Wittsiepe

H 2712 NEM V

BR 1216, ÖBB, EU-AT



Foto: Wolfram Wittsiepe

H 2713 NEM V

BR 1216, RTS



DB Schnellzuglok E 10¹ / E 40

DB Rapid Train Locomotive E 10¹ / E 40

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.

50 years ago the Deutsche Bundesbahn ordered the first modern rapid train locomotives livery E10, developed from the pre-serial 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: Krauss-Maffei.

H 2810 NEM III

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

H 2813 NEM III **NEU**

E 40 Ep. III DB grün / E 40 era III DB green



Foto: H. Müller

E 10³ „Bügel falten“ E 10

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 Bügel falten 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 „Bügel faltenform“ 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 Bügel falten 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.



Sondermodell Idee und Spiel

H 2804   NEM  III

Bügel falten E10 Ep. III DB blau mit schwarzer Schürze

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  III

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



H 2802   NEM  III

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



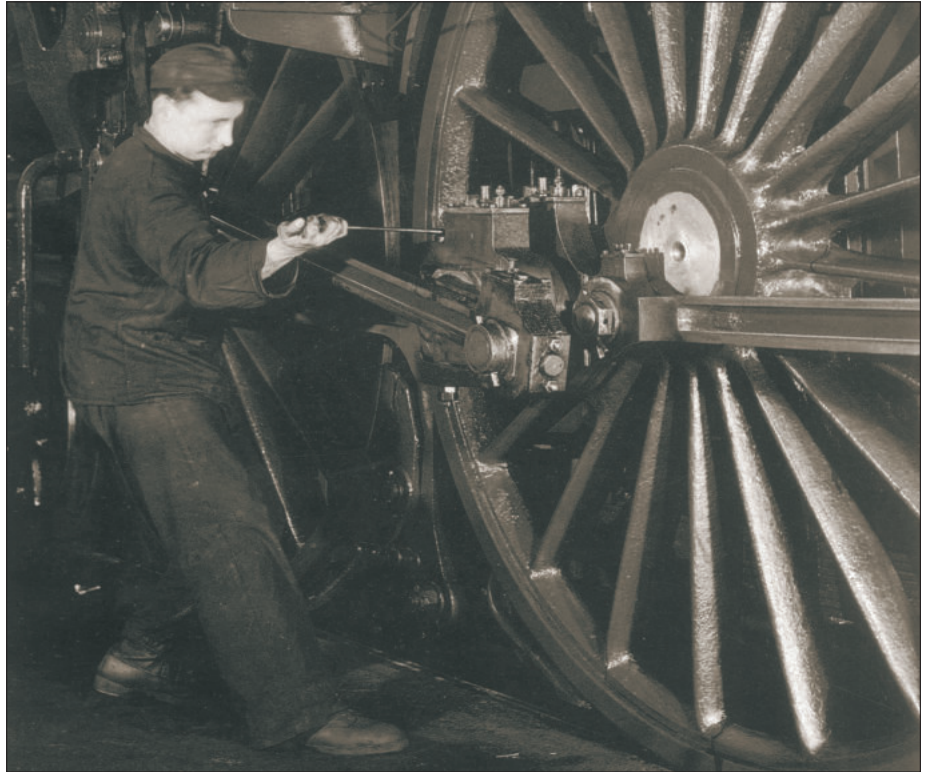
BR 18³ / Badische IV^h

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

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



ly 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.



H 4000    | R 250 mm

Länderbahn Lokomotive Badische IV^h 2'C1', Epoche I, Baujahr 1918/19 blaue Länderbahnlackierung, Vorspannlok Orientexpress

Vorserienmuster



H 4002 NEM I R 250 mm **NEU**

Badische IV^h Ep. I, Fotoanstrich grau

H 4005 NEM III R 250 mm

Schnellfahrtdampflok der frühen DB Baureihe 18³ Ep. IIIa



Vorserienmuster

H 4006 NEM IV R 250 mm **NEU**

Badische IV^h, DB Baureihe 18³ DB Ep. IV

Rekolok 18314 DR ex Badische IV^h



Exclusive, handgearbeitete Messingmodelle

Limitierte Kleinserie

LC 2605 III R3

BR 18314 Öltender, grüne Lackierung

LC 2608 III R3

Rekolok BR 18314 DR Kohletender, grün

LEMKE
Collection

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.

BR 18¹ Württembergische C

NEU

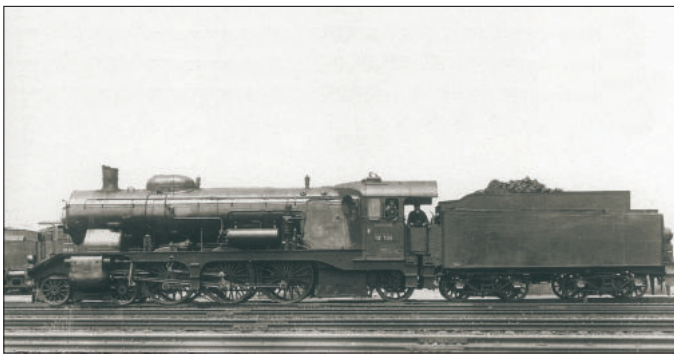
Im Jahre 1908 erhielten die Maschinenfabriken Esslingen den Auftrag zum Bau einer großen Heißdampf-Pazifik-Schnellzuglokomotive. Bis 1921 wurden insgesamt 41 Maschinen gebaut. Als Vorspann vor schnellen Reisezügen und vor dem Orient-Express kamen diese markanten Maschinen, die alle in Stuttgart stationiert waren, zum Einsatz.

Anfang der 50er-Jahre wurden alle 11 Maschinen, die den 2. Weltkrieg überstanden hatten, bei BW Ulm konzentriert und wurden dort nach nahezu 50-jährigem Betriebseinsatz Ende 1955 ausgemustert.



H 4030   NEM I R 250 mm

Württembergische C Länderbahnversion Ep. I, Vorspannlok Orientexpress



H 4031   NEM II R 250 mm

Württembergische C Baureihe 18¹ DRG Ep. II, Vorspannlok Orientexpress



H 4032   NEM III R 250 mm

Württembergische C DB Baureihe 18¹ Ep. III



Straßen-/Schienenbus

NEU

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

After world war II began the construction of regular rail buses with the German Federal Railroad Company (Deutsche Bundesbahn). In addition, beside that was born the idea to put road busses supported by bogies on the rails. 1953 for the first time presented, 15 of these striking rail vehicles were used until 1967. An original bus is located in the railway museum Bochum-Dahlhausen.


H 2650   

Straßen-/Schienenbus BS 300 motorisiert

H 2651 

Straßen-/Schienenbus BS 300 unmotorisiert inkl. Drehgestelle und Inneneinrichtung



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:

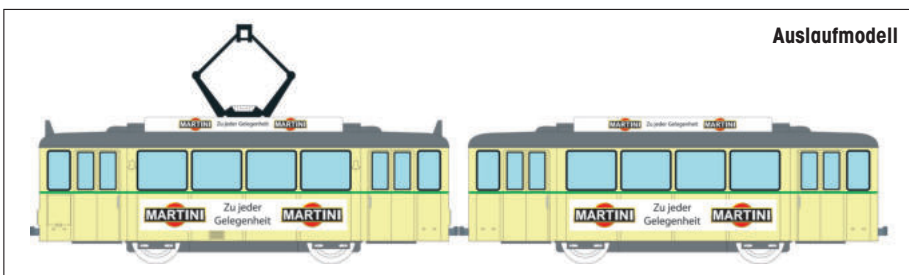
The models also pass small radii; driven by Kato 5-pol. motor.

K 14620 III

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



Auslaufmodell



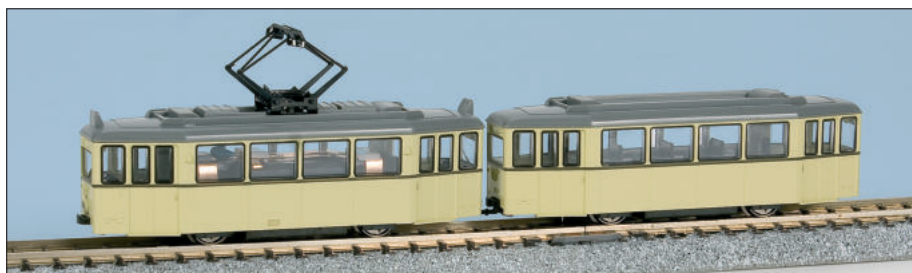
Auslaufmodell

K 14625 III

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

K 14601 III

Straßenbahn 2-tlg., Ep. III, creme (Standardlackierung) / tram, 2-piece set, creme (standard painting scheme)



N**HOBBYTRAIN**
PRÄZISIONSMODELLE

1:160



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.

**H 23809 NEM**

3-Ilg. Güterwagenbegleitset P&T, 1. Wagen Ladegut Schienen, 2. Wagen Ladegut Schotter, 3. Wagen Ladegut Sand

**H 23500**  **NEM** 

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

E 7514 NEM

2-Achs-Begleitwagen





Re 4/4-460 SBB-CFF

NEU

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

MODELLINFORMATION:

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

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

LE MODÈLE:

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



Mit LED-Scheinwerfer

K 137110 V

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



Mit LED-Scheinwerfer

K 137111 V

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 137112 V

NEU

Re4.4-460 SBB „Lötschbergtunnel“



Mit LED-Scheinwerfer

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.

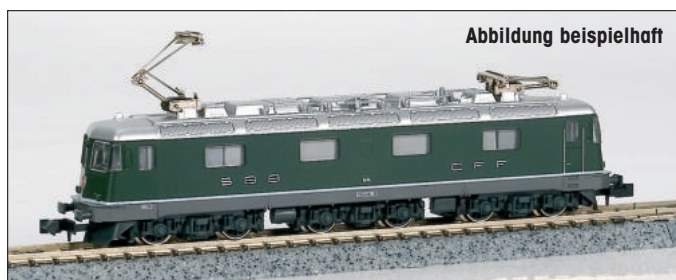


Abbildung beispielhaft

H 10171    IV V

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



Abbildung beispielhaft

H 10172    IV V

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.

K 10915     V

TGV SBB CFF FFS, 10-tlg. inkl. Unitrack-Gleisen

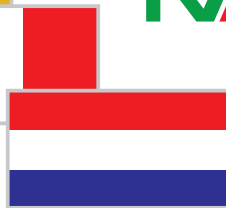
VORANKÜNDIGUNG

Re 4/4 I

Die Hobbytrainmodelle der Serie Re 4/4 I in der Ursprungsausführung, das heißt mit Führerstandstüren, und die Modelle der modernisierten Re 4/4 I mit geschlossenem Führerstand werden von Kato technisch komplett überarbeitet und in absehbarer Zeit neu produziert.

Die für die Produktion vorgesehene Modellauswahl kündigen wir im Laufe des Jahres 2009 an.





1:160

Gottardo

SBB RAe II



K 11405 III IV

RAe TEE Gottardo SBB, 6-tlg. Set inkl. Innenbeleuchtung / CFF RAe TEE GOTTARDO SBB six caisses

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 / Gottardo / 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 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/Gothenard/Milan, Milan/Simplon/Lausan-

ne/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».

Digitaldecoder (o. Abb.):

K 29351

Digitaldecoder für Motorwagen

K 29352

Digitaldecoder für Front- und Rücklicht (pro Zug werden 2 St. benötigt)

K 29353

Digitaldecoder für Innenbeleuchtung (pro Zug werden 5 St. benötigt)

K 11401 V

SBB CFF FFS RAe Eurocity 6-tlg. Garnitur, einmalige Auflage

K 11406 V

dto., inklusive Innenbeleuchtung

NEU



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 /
Flèche 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 posa, 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

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

H 2643    R2

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

Werksseitig
ausverkauft



Schnelltriebwagen Renfe 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 Austauschplatinen unter der Artikelnummer K 147456.

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 10719-2

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



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

Der AVE S-102 (auch: Talgo 350 (Herstellerbezeichnung Talgo), HSP 350 (Herstellerbezeichnung Bombardier), spanisch umgangssprachlich Pato (deutsch Ente) ist ein spanischer Hochgeschwindigkeitszug, der unter dem Markennamen AVE von Renfe betrieben wird. Insgesamt 16 Züge wurden von einem Konsortium von Patentes Talgo S.A. und Bombardier Transportation gebaut. 2004 bestellte die Renfe 30 weitere Fahrzeuge, die zwischen August 2008 und Dezember 2010 ausgeliefert werden sollen. Jeder Zug besteht aus zwei Triebköpfen und zwölf niederflurigen (Fußbodenhöhe von 760 mm) Wagen vom Typ Talgo XXI. Der Zug bietet 316 Sitzplätze in drei Klassen: Sechs Wagen sind der Turista-Klasse, drei Wagen der Preferente und zwei Wagen der Club-Klasse zugeordnet. In den Zug ist ein Barwagen eingereiht. Das charakteristische „Entenschnabel“-Design war das Ergebnis aerodynami-

scher Optimierungen. Insbesondere sollte damit auch die Seitenwind-Empfindlichkeit und die Anfälligkeit für den Tunnelknall-Effekt verringert werden.

H 60300 V
AVE102 14-tlg. Garnitur
H 60301 V
AVE102 Renfe 14-tlg. Garnitur



Nahverkehrszug CERCANIAS Madrid

Cercanías Madrid ist das Vorortbahnnetz der spanischen Hauptstadt Madrid und der umliegenden Städte in der Autonomen Gemeinschaft Madrid. Die Cercanías-Systeme werden von der spanischen Eisenbahngesellschaft Renfe betrieben und entsprechen einer S-Bahn.

MODELLINFORMATION:

- digitaler Schnittstelle
- Schwungmasse
- Wechsellicht rot/weiß
- u.v.m.

H 60202   NEM

Zugset CERCANIAS 450, 6-tlg. Set

H 60203   NEM

Zugset CERCANIAS 450, 6-tlg. Set

H 60204   NEM

Zugset CERCANIAS 450, 3-tlg. Set

H 60205   NEM

Zugset CERCANIAS 450, 3-tlg. Set

Serie 450

Hierbei handelt es sich um Doppelstockwagen, die seit 1990 gebaut werden. Meistens kommen sie auf den Linien C1, C2 und C8 zum Einsatz. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 140 km/h, in einem Drei-Wagen-Zug können 1840 Fahrgäste befördert werden (1008 davon auf Sitzplätzen).



E-lok der Niederländischen Staatsbahnen NS, Baureihe 1300

H 60131   NEM

E-Lok ALSTHOM NS 1301 blau

H 60132   NEM

E-Lok ALSTHOM NS 1302 grün

H 60133   NEM

E-Lok ALSTHOM NS 1307 blau

H 60134   NEM

E-Lok ALSTHOM NS 1311 gelb/grau



Renfe 141 Mikado

Modell der aktuellen Museumsversion der Renfe Dampflokomotive 141 Mikado.


Das Modell verfügt über Schwungmassen, eine digitale Schnittstelle u.v.m.


H 64000   NEM

Dampflokomotive der Renfe, 141 Mikado

Güterzug Elektrolokomotive Mitsubishi 269 und 251



K 1371326 

MITSUBISHI 269 „ALTARIA“



K 1371327 

MITSUBISHI 269 „GRANDES LINEAS“



K 1371325 

MITSUBISHI 269 TALGO 200



K 1371342 

MITSUBISHI 251 RENFE, gelb/grau



K 1371340 

MITSUBISHI 251.002.2 RENFE, blau

K 1371341 

MITSUBISHI 251.010.5 RENFE, blau



K 1371343 

MITSUBISHI 251 RENFE MERCANCIAS

MODELLINFORMATION:

- digitaler Schnittstelle
- Wechsellicht rot/weiß
- Schwungmasse
- u.v.m.



Eurostar



K 10327 V

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

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

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

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

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



TGV Duplex

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

Im Oktober 1991 begann man, mit einem Versuchszug Erfahrungen mit den Doppelstockwagen bei Schnellfahrten zu sammeln. Im Vergleich zu den bisher gebauten TGV-Typen ging man bei der Gestaltung der deutlich rundlicheren Triebköpfe neue Wege.

Trotz Doppelstockbauweise bietet ein TGV Duplex den Reisenden einen für TGV-Verhältnisse sehr hohen Komfort. Aufgrund

des großen Erfolges bestellt die SNCF 2007 weitere 120 TGV Duplex. Spätestens ab 2011 sollen die neuen TGV Duplex mit den POS-Triebköpfen Frankreich mit Deutschland, Luxemburg und der Schweiz verbinden.

NEU

K 10916 V

TGV Duplex 10-tlg. inkl. Unitrack-Gleisen





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 direkte Anbindung des süd-deutschen Raumes über die Strecke Paris/Straßburg/Stuttgart. Der TGV POS

unterscheidet sich durch ein komplett neues Lackierungsschema vom TGV Thalys. Aktuell verbindet der TGV POS Thalys Paris mit Stuttgart und München. Der Betreiber ist ein gemeinsames Konsortium von Deutsche Bahn AG und SNCF.

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 TGV lie acutellement le Thalys de Paris à Stuttgart et à Munich. L'opérateur est un consortium commun chemins de fer allemands et SNCF.

K 10914-1   

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



INNENBELEUCHTUNG FÜR ALLE TGV-TYPEN

K 11209 

Innenbeleuchtung für alle TGV Typen (o. Abb.)

K 11210 

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

K 147456

NEU

2er-Set TGV Platine mit NEM-Schnittstelle (o. Abb.)

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 mit NEM-Stecker 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



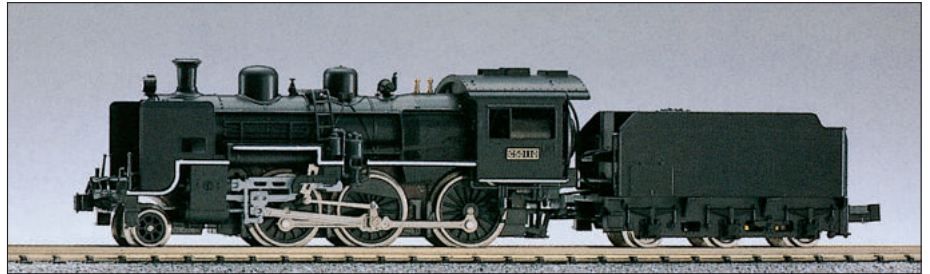
Auslaufmodell – Lieferung solange Vorrat reicht





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

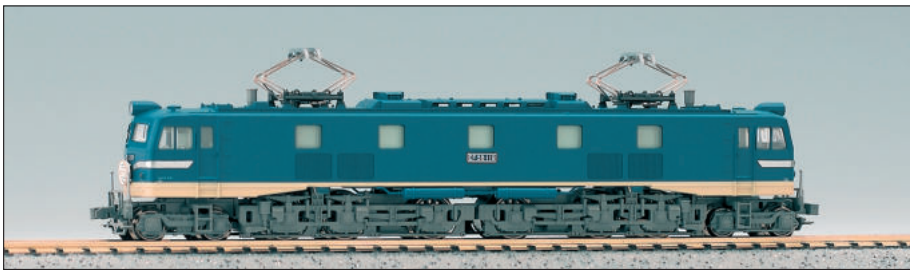
Wir bieten einen kleinen Auszug japanischer Modelle, die auch in Europa bekannt sind.

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



K 2001/1  

Japanische Dampflokom 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-achsig /
10-axle Powerful Electric Locomotive of the line of production EF 58 in blue colour

K 3005/1  

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



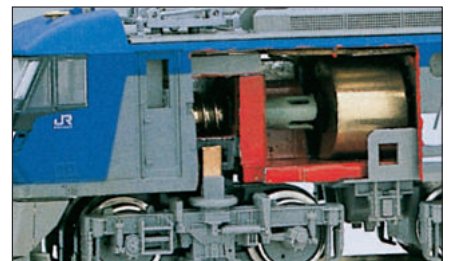
K 3045  

E-Lok Baureihe EH 200, moderne japanische Doppellok für schwere Güterzüge, 8-achsig /
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 10227

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

Ähnlich dem deutschen Cargo Lifter der DB Cargo gibt es das japanische Pendant mit der Bezeichnung Super Rail Cargo.
The Japanese Super Rail Cargo is similar to the German DBCargo Lifter.



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 (o. Abb. / without picture)

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



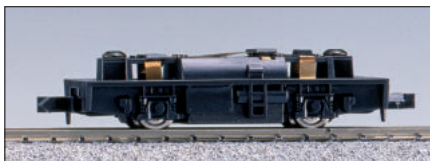
K 7008/3

wie K 7008/1, andere Betriebsnummer

NEU

Motorisierte Chassis für Eigenumbau!

NEU



K 11103

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



K 11104

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



K 11105

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

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

Weitere japanische Modelle finden Sie im Japanischen Kato-Gesamtkatalog (250 Seiten).

Art.-Nr. K 25000

16,50 €

K 10491

6-teilige Triebwagengarnitur Shinkansen-Serie 800





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 + 10293

E4-Max., 8-tlg. Triebwagengarnitur / Doppelstockwagen



K 10547 + 10548

8-teilige Triebwagengarnitur Shinkansen N 700



K 10298

Express-Triebwagen Egret, 5-tlg. Garnitur

K 10510 + 10511

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



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.



Vorserie

H 25103 NEM V

SBB IC2000 Doppelstockwagen 1. Kl. mit Gepäckabteil



Vorserie

H 25102 NEM V

SBB IC2000 Doppelstockwagen 2. Kl.

H 25104   **NEM V**

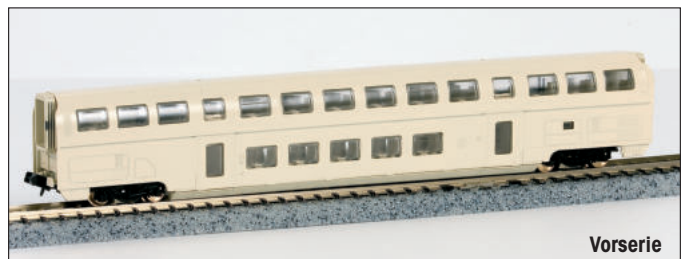
SBB IC2000 Steuerwagen 2. Kl.

H 25101 NEM V

SBB IC2000 Doppelstockwagen 1. Kl. (o. Abb.)

H 25105 NEM V

SBB IC2000 Doppelstockwagen mit Bistroabteil



Vorserie



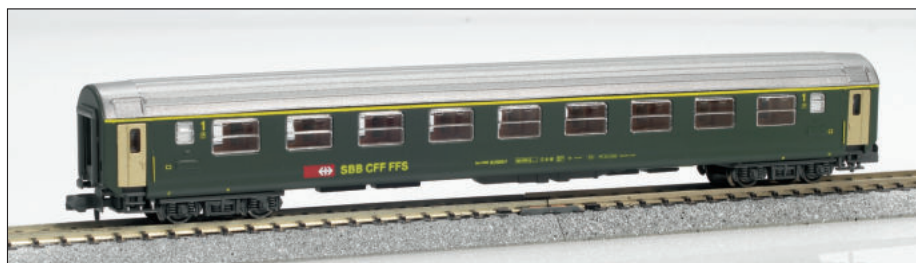
SBB/CFF Schnellzugwagen RIC SBB/CFF Fast train wagon RIC

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 Personenzugwagen wurden auch Schlaf- bzw. Liegewagen und Restaurantwagen in Dienst genommen und auf den grenzübergreifenden Strecken nach Österreich, Italien und Deutschland eingesetzt. Eine Besonderheit ist der Zugbegleitwagen der HUPAC. Die HUPAC Privatbahnen verbinden unter dem Namen „rollende Autobahn“ die Container-Terminals Basel, Freiburg, Singen, Lugano und Mailand. Während die LKWs auf Flachwagen verladen werden, verbringen die Fahrer die Fahrt im Zugbegleitwagen.

MODELLINFORMATION:

Aufwändige Neukonstruktion mit Kinematik und Stoßdämpfung. Inkl. Innenbeleuchtung, Tischbeleuchtung (Restaurant-Wagen) vorbereitet für Kato-Decoder K 29353 (Innenbel.)

À partir de 1964, on est aussi venu avec le SBB à un renouvellement fondamental du parc de voiture sous l'aspect du transport international. ÖBB a également fait construire ces voitures avec les Jenbachwerken dans le cadre d'un contrat de licence en 1976 et les a utilisées sur le réseau ferroviaire autrichien. Le SBB a expérimenté avec différentes variations vertes qui sont aussi copiées dans le modèle. Correspamment aux voitures de tourisme des voitures de couche et/ou de



K 23111 NEM V

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

K 23114 NEM IV

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

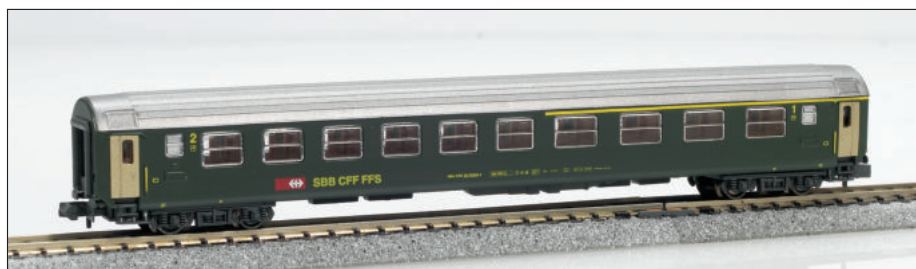


K 23112 NEM V

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

K 23115 NEM IV

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



K 23113 NEM V

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

K 23116 NEM IV

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

sommeil et des voitures de restaurant ont également été prises dans le service et utilisées sur les distances transfrontalières vers l'Autriche, l'Italie et l'Allemagne. Une particularité est la voiture accompagnante des HUPAC. Les HUPAC voies privées relient sous le nom « l'autoroute roulant » les terminaux à Bale, à Freiburg, Singen, à Lugano et à Milan. Tandis que les camions sont expédiés sur les voitures plates, les conducteurs

dépendent le voyage dans les voitures accompagnantes.

LE MODÈLE:

Reconstruction couteuse avec la cinématique et une absorption d'impact. Y compris l'éclairage intérieur, un éclairage de table (voiture de restaurant) et des feux arrière optimaux.



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 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 23203

Zugbegleitwagen HUPAC, Ep. V / HUPAC Train accompanying car

K 23102

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

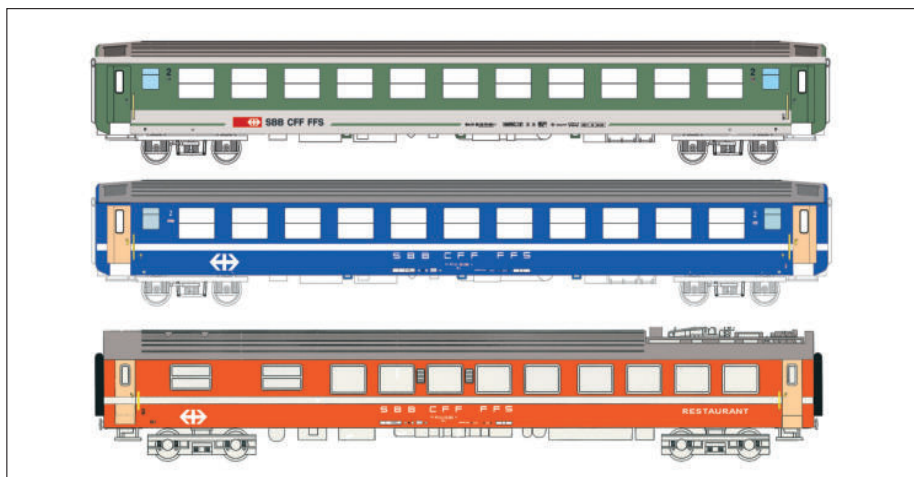
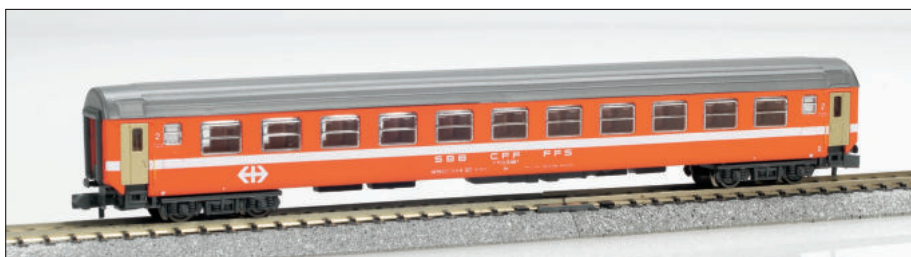


K 23201

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

K 23206

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



K 23000

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

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  V

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



K 23302  NEM  IV V

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



K 23214  NEM  V

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



K 23202  NEM  IV V

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

N



HOBBYTRAIN

PRÄZISIONSMODELLE

1:160

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

NEU

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



BLS EM 3/3 260 ETRA AG Zürich

H 2820  NEM

NEU

Vorspannlok für XAS 73





4-achsige Einheits-Heizkesselwagen

NEU

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

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

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

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

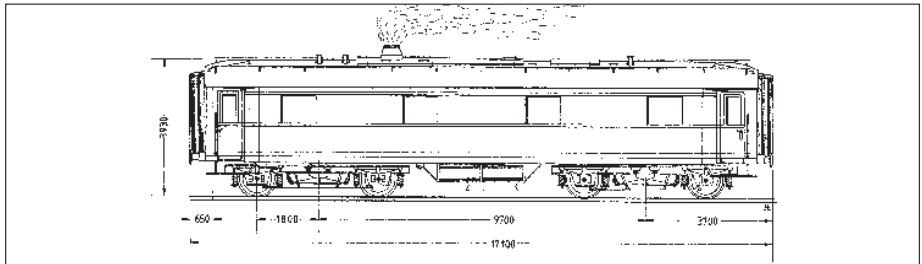


H 23901 NEM II

Heizwagen 4-Achs DRG grün, Ep. II

H 23902 NEM III

Heizwagen DB Ep. III, grün



H 23903 NEM III

Heizwagen DR Ep. III, grün



Handmuster

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 NEM II**

Leopold Eisenbahngeschütz in Tarnlackierung / Leopold cannon, camouflaged

H 23601 NEM II

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



Handmuster

H 2870   **NEM II**

WR 200 Wehrmachtslok Ep. II



Handmuster

H 24204 NEM II 

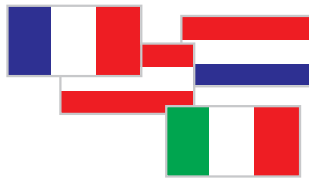
Oppeln 3-tlg. Set Wehrmachtsgüterzug / Munitionszug Ep. II, Tarnlackierung

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    **II**

SVT 137 Ep. II, in grüner Wehrmachtslackierung





Orient Express – Ostende – Wien

Erstmalig als Modell

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

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

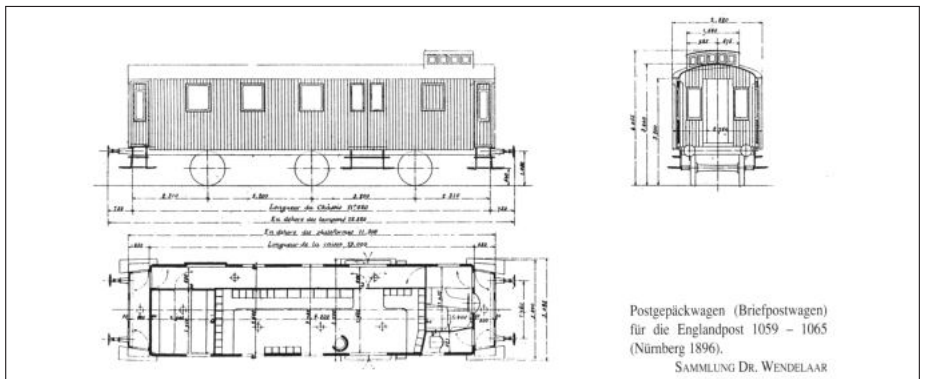
Die Luxuszüge der CIWL bestanden in der Regel aus je einem Gepäckwagen an der Spitze und am Ende, einem Speisewagen und zwei Schlafwagen.

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

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



Vorlage für die Farbgebung unserer Modelle



4-Achs-Speisewagen

H 22101 NEM  I

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



Modelle des Orient-Express und Wagons aus dem CIWL – Bestand sind für Konstruktion und Produktion immer eine große Herausforderung. Wir haben einen bekannten, deutschen Modellbahnkonstrukteur damit beauftragt, speziell die außergewöhnliche Form des Äußeren aber auch eine weitgehende detailgetreue Nachbildung der Inneneinrichtung für eine modellmäßige Umsetzung in den Maßstäben HO 1:87 und Spur N 1:160 zu konstruieren. Das von uns mit profunden Kennern der Materie Modellbahn-Wagons einerseits und historischen Luxuswagons andererseits zusammengestellte Lastenheft ist entsprechend unserer Vorstellungen sehr umfangreich aber auch realisierbar.

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

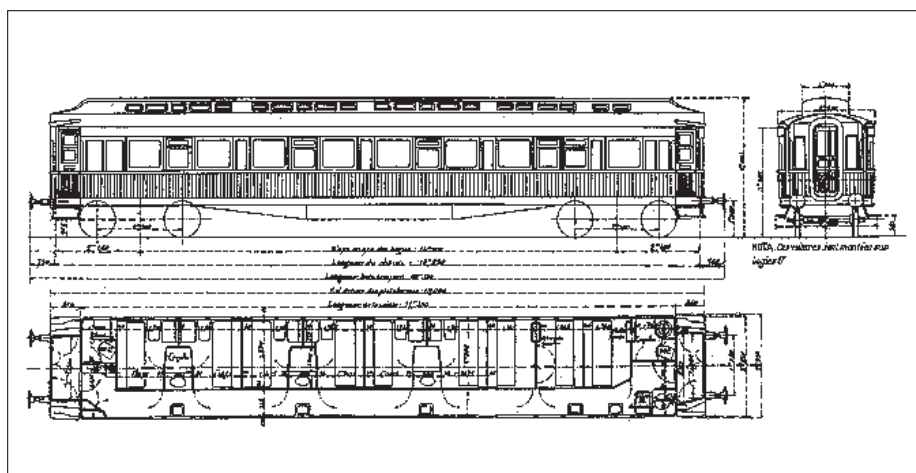
Freuen Sie sich mit uns auf eine Serie wunderschöner Teakholz-Wagons, die eigentlich in keiner Sammlung fehlen sollten. Die Auflagen sind limitiert und nummeriert.



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

LIZENZHINWEIS:

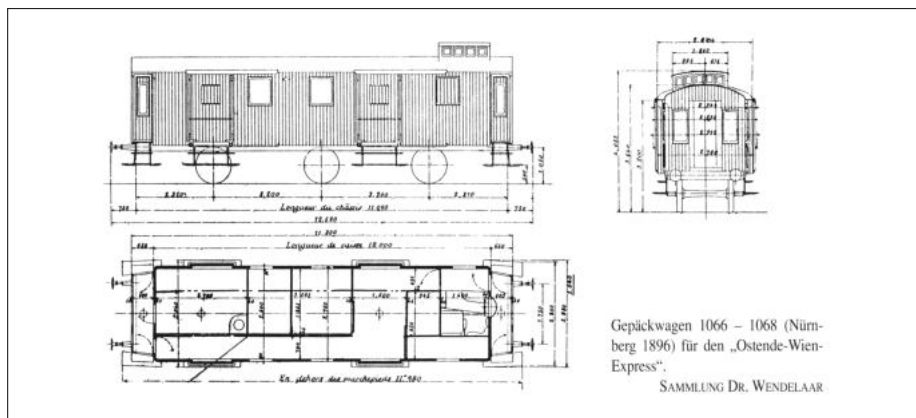
Modelle der CIWL-Wagen werden nach höchstem Standard gefertigt in Lizenz und mit Genehmigung der Wagons Lits Diffusion France, ein Unternehmen der Accor-Gruppe.



H 22100 NEM I

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

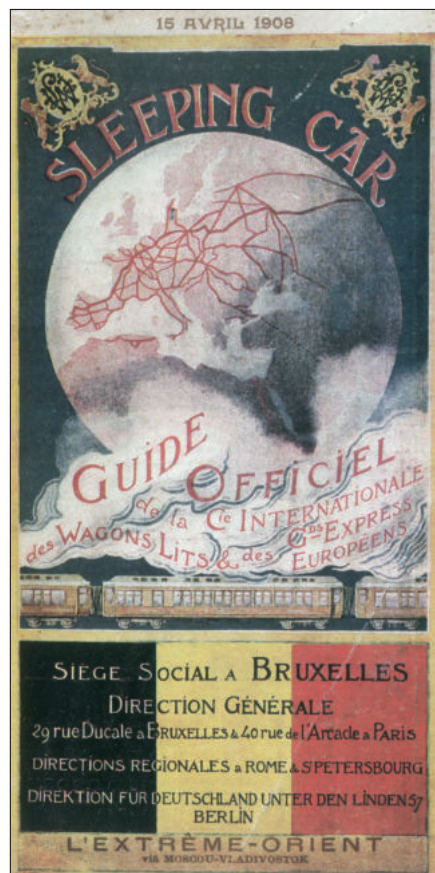
Die CIWL-Stahlwagen werden exklusive vertrieben durch L. S. Models www.lsmodels.com

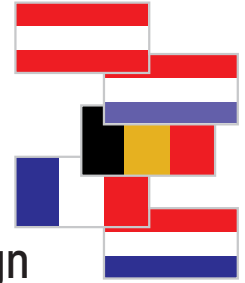


Gepäckwagen 1066 – 1068 (Nürnberg 1896) für den „Ostende-Wien-Express“.
SAMMLUNG DR. WENDELAAR



4-Achs-Schlafwagen





Oppeln / Gms / GIm Neukonstruktion / Improved Design



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.

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 Handbrem-

se, 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.



Oppeln mit Bremserhaus



H 24403 NEM — I

ÖBB Set, 3-flg., mahagoni-braun, inkl. LKW-Anhänger / ÖBB 3 car set in mahagoni-brown colour



H 24503 NEM — I

NS Set, 3-flg., grau, inkl. LKW-Anhänger / NS 3 car set in red-brown colour



H 24103 NEM — I III

DR Set, 3-flg., Ep. III, braun, inkl. LKW-Anhänger / DR 3 car set, era III in brown colour



H 24003 NEM — I III

DB Set, Ep. III, braune Lackierung, 3-flg., inkl. LKW-Anhänger / DB 3 car set, era III in brown colour



H 24203 NEM II

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



H 24903 NEM IV

2-tlg. Set DB Ep. IV, Sondermodell Idee und Spiel / 2 car set DB, era IV

H 24603 NEM o. Abb. / without picture

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

H 24703 NEM o. Abb. / without picture

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

H 24803 NEM o. Abb. / without picture

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

N



HOBBYTRAIN
PRÄZISIONSMODELLE

1:160

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 23810 NEM IV

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

NEU



H 23807 NEM III

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

H 23808 NEM IV

Flachwagen/Postbehälterwagen Ep. IV (o. Abb.)



Containerwagen Typ Sggnos 715/Sggmrs 714

Alle Hobbytrain-Container haften magnetisch

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, Nohab und BR189.



Foto: Jörg Fernau



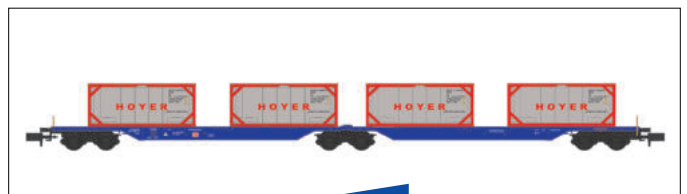
H 23709 NEM V **NEU**
2-tlg. Containerwagen Typ Sggnos 715, AAE „Bertschi“



H 23710 NEM V **NEU**
2-tlg. Containerwagen Typ Sggnos 715, DB „Hamburg Süd“



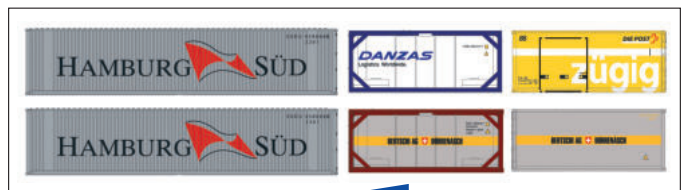
H 23707 NEM V **NEU**
2-tlg. Containerwagen Typ Sggnos 715, AAE grau, „Die Post / Schweiz“



H 23711 NEM V **NEU**
2-tlg. Containerwagen Typ Sggnos 715, DB 4x Tankcontainer „Hoyer“



H 9000 V **NEU**
6-tlg. Container-Set: 4x 20', 2x 40'



H 9001 V **NEU**
6-tlg. Container-Set: 2x 20', 2x 20' Tank, 2x 40'

Die neue Modellreihe MINIS der Lemke Collection ist der Beginn einer ganzen Serie von Fahrzeugen aus den 50er und 60er Jahren..

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

MB L 322

Der klassische auf den Rahmen aufgesetzte Kühler zierte die Mercedes Benz LKW seit Anfang des 20. Jh. Es war also eine kleine Revolution als 1958 die komplett neugestylte Kurzhauben-Baureihe die Fachwelt überrascht.

Ein breiter Kühlergrill im Stil der SL Personwagen und eine über die ganze Breite

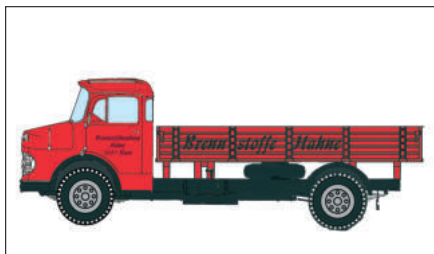
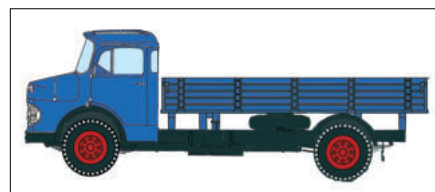


Mercedes Benz L 322

gezogenen Haube kennzeichnen den neuen 6-Tonner L 322 mit 110 PS.

LC 3401 MB L 322

Pritsche blau-schwarz



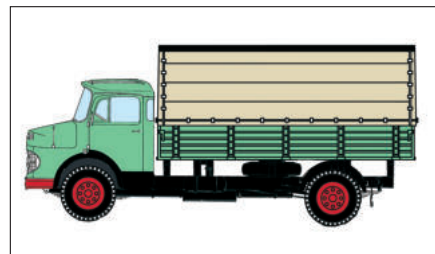
LC 3402 MB L 322

Pritsche „Brennstoffhandel Hahne“



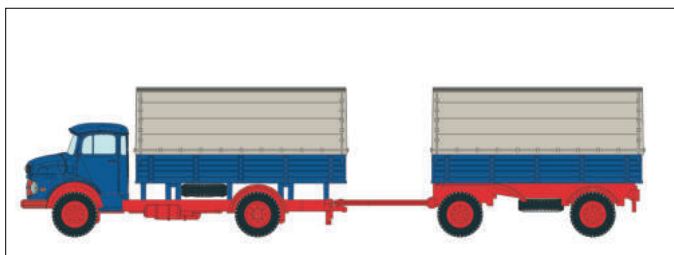
LC 3403 MB L 322

Pritsche-Plane „Edeka“



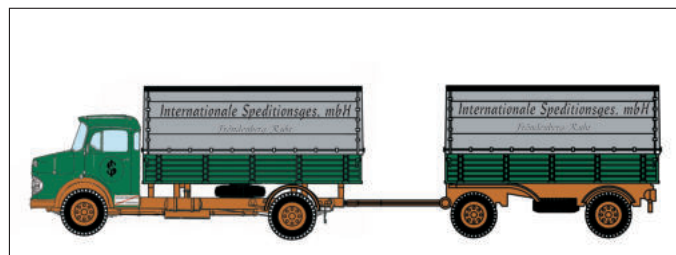
LC 3404 MB L 322

Pritsche-Plane hellgrün



LC 3405 MB L 322

Hängerzug mit Plane, blau-rot



LC 3406 MB L 322

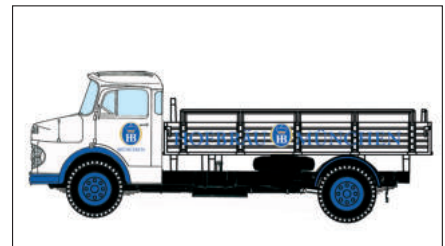
Hängerzug mit Plane „Internationale Speditionsges. mbH“



LC 3407 MB L 322
Kofferaufbau „Jägermeister“



LC 3408 MB L 322
Kofferaufbau „Konsum“



LC 3409 MB L 322
mit Getränkepritsche „Hofbräu“

MB Bus O 3500

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



LC 3105 MB O 3500
Omnibus „Bayern-Express“, mit Dachfenster

LC 3105B MB O 3500
dto. mit LED-Beleuchtung



LC 3107 MB O 3500
Omnibus „Wandervogel“, ohne Dachfenster

LC 3107B MB O 3500
dto. mit LED-Beleuchtung



LC 3106 MB O 3500
Omnibus „Rheinbahn“, ohne Dachfenster



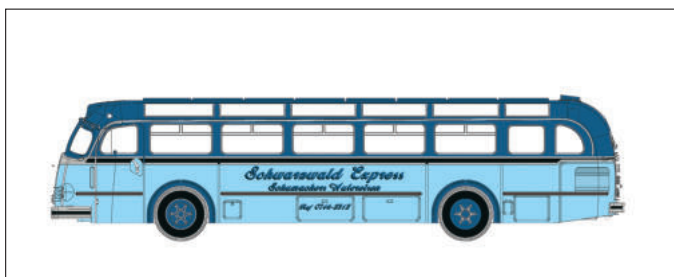
LC 3108
Omnibus „PTT-Schweizer Post“, ohne Dachfenster

MB Bus O 6600 H / O 320 H

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

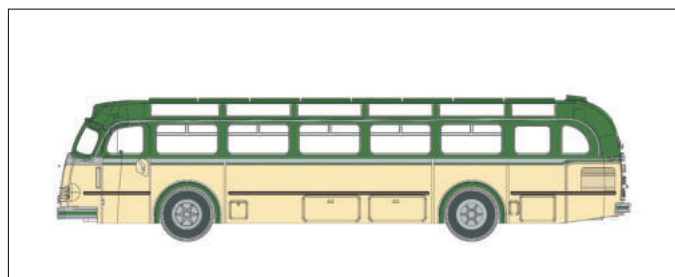


Handmuster



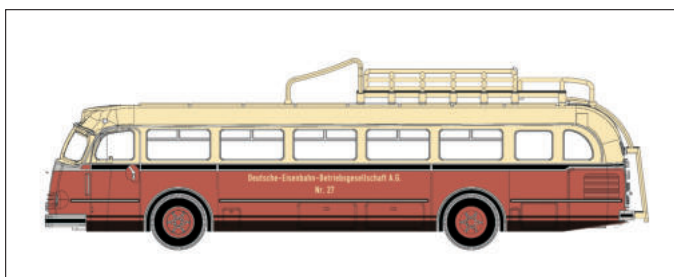
LC 3501 MB O 6600

Omnibus „Schwarzwald Express“ mit Dachfenster



LC 3502 MB O 6600

Omnibus mit Dachfenster, beige-grün



LC 3503 MB O 6600

Omnibus „Deutsche-Eisenbahn-Betriebsgesellschaft A.G.“



LC 3506 MB O 6600

Omnibus Rheinbahn/Jägermeister

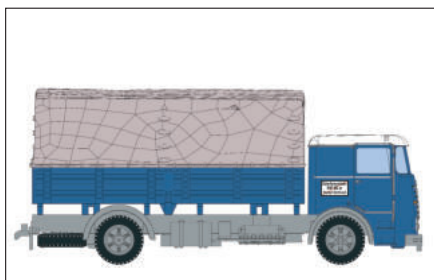
NEU

Büssing LU 11-16 / Commodore

Als Weiterentwicklung des Typs 7500 U wird 1955 von Büssing der 8,6 Tonne LU 11, LS 11 mit 170 PS vorgestellt.

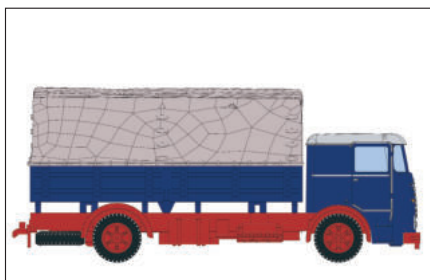
Ab 1960 kommt eine auf 192 PS verstärkte Maschine zum Einsatz. Die Baureihe mit der markanten Front wird bis

in die sechziger Jahre unter der Bezeichnung „Commodore“ weitergeführt.



LC 3601 Büssing LU 11

Pritsche-Plane, grau-blau



LC 3602 Büssing LU 11

Pritsche-Plane, blau-rot



LC 3603 Büssing LU 11

Kofferaufbau „Dortmunder Actien Bier“

MB L 3500

Die leichten Mercedes-Benz-Haubenlaster der 50er-Jahre. Durch die kriegsbedingte Bereinigung der Lkw-Typen auf nur noch wenige Modelle wurde die Daimler-Benz AG gezwungen, im Bereich der wichtigen 3-Tonnen-Nutzlast-Klasse den Lastwagen Opel Blitz des seinerzeit größten Konkurrenten, der Adam Opel AG, nachzubauen.



LC 3022 MB L 3500

Pritsche, creme-rot



LC 3023 MB L 3500

Pritsche „Baustoffhandel“



LC 3025 MB L 3500

Pritsche-Plane „AGFA“



LC 3026 MB L 3500

Hängerzug „Diamant-Mehl“

LC 3026B MB L 3500

dto. mit LED-Beleuchtung



LC 3034 MB L 3500

„Jägermeister“, Sondermodell Idee und Spiel



LC 3027 MB L 3500

Hängerzug rot-schwarz

LC 3027B MB L 3500

dto. mit LED-Beleuchtung



LC 3031 MB L 3500

Getränkepritsche, rot-gelb



LC 3029 MB L 3500

Kofferaufbau „Der Milchbauer“



LC 3030 MB L 3500

Sonderaufbau Container „Von Haus zu Haus“



LC 3028 MB L 3500

Kofferaufbau „Edeka“



LC 3024 MB L 3500

Pritsche-Plane „Armbruster & Co.“



LC 3032 MB L 3500

Pritsche „Reissdorf Kölsch“

LC 3028B MB L 3500

dto. mit LED-Beleuchtung

LC 3024B MB L 3500

dto. mit LED-Beleuchtung

LC 3032B MB L 3500

dto. mit LED-Beleuchtung



LC 4002 MB L 3500

Set: „Hofbräu München“ auf Hobbytrain DB Flachwagen



LC 3100 MB L 3500 1. Serie **ausverkauft**
LC 3100-1 MB L 3500 2. Serie

Verkaufsdisplay, 24 Modelle, sortiert

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-schwarz



LC 3204 Opel Blitz

Pritsche-Plane „Persil“



LC 3205 Opel Blitz

Koffer „Westfalen-Pumpernickel“



LC 3206 Opel Blitz

Koffer „Konsum“



LC 3201 Opel Blitz

Pritsche „Kohlen und Heizöl“



LC 3200 Opel Blitz

Verkaufsdisplay 24 Modelle, sortiert



LC 3202 Opel Blitz

Pritsche-Plane „Reissdorf Kölsch“



LC 3211 Opel Blitz

Getränkepritsche „Hofbräu – München“

NEU



LC 3207 Opel Blitz

Getränkepritsche gelb/rot

NEU



LC 3208 Opel Blitz

Koffer „Sanella“

NEU



LC 3209 Opel Blitz

Pritsche mit Öltank „Shell“

NEU

LC 3207B Opel Blitz

dto. mit LED-Beleuchtung

LC 3208 Opel Blitz

dto. mit LED-Beleuchtung

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-schwarz



LC 3302 Krupp Titan
Pritsche-Plane „Diamant-Mehl“



LC 3303 Krupp Titan
Pritsche, blau-schwarz



LC 3304 Krupp Titan
Hängerzug mit Plane, blau-rot

NEU

LC 3304B Krupp Titan
dto. mit LED-Beleuchtung



LC 3305 Krupp Titan
Kofferaufbau, blau-rot

NEU

LC 3305B Krupp Titan
dto. mit LED-Beleuchtung



ab 1/2009

LC 3311 Krupp Titan
Hängerzug mit Kofferaufbau „Stiebel Eltron“

NEU



Limitiertes Weihnachtsmodell 2008

LC 3310 Krupp Titan
Engels Glühwein für den Weihnachtsmarkt

NEU



Gestaltungsvorschlag mit einigen beleuchteten MINIS



Schnelltriebwagen Bauart Hamburg VT 04.5 DB / VT 183 Fliegender Hamburger SVT 877 DRG / VT 04.1 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 301500 DC=

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

K 301500-S DC=

dto. digital mit ESU-Loksound



Auslaufartikel

K 301700 DC=

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



Auslaufartikel

K 301900 DC=

SVT 04 US Lazarettzug

K 301800 DC=

SVT 137 Ep. II, in grüner Wehrmackslackierung
Auslaufartikel (o. Abb.)



„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

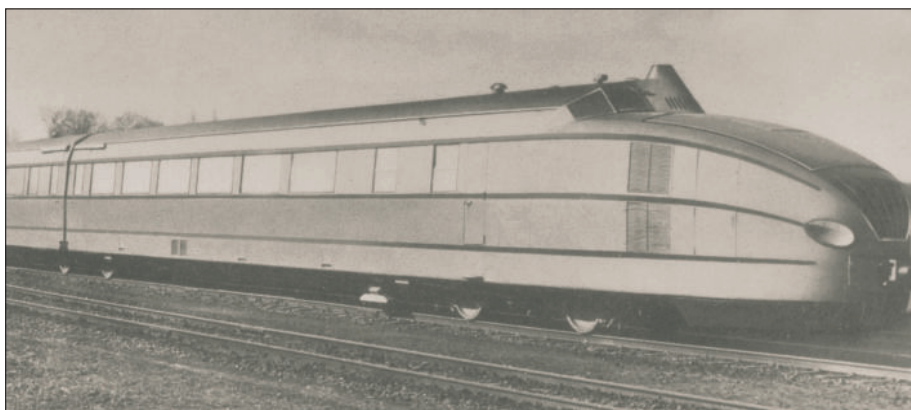


Kruckenberg Schnelltriebwagen SVT 137/155 A/B/C

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.

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 Betriebsnum-

mer 91.500 vor. 1958 wurde der schadhafte Triebwagen endgültig zerlegt. Aufgrund maßstäblicher und vorbildgerechter Realisierung empfehlen wir den Betrieb ab Radius 3.

H 13715   DC=  R3

Kruckenberg SVT137/155 3-tlg. DC

H 13715-S   DC= R3

dto. digital mit ESU-Loksound

H 13715-1   [AC] R3

Kruckenberg SVT 137/155 AC digital

H 13715-1S   [AC] R3

dto. digital mit ESU-Loksound



Kruckenberg mit Reichsbahndler

NEU



H 13716   DC=  R3

Kruckenberg SVT137/155 3-tlg. DC

H 13716-S   DC=  R3

dto. digital mit ESU-Loksound

H 13716-1   [AC] R3

Kruckenberg SVT 137/155 AC digital

H 13716-1S   [AC] R3

dto. digital mit ESU-Loksound

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.

MODELLINFORMATION / MODEL INFO:

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

Vorbereitet für den Einbau eines Digitaldecoders.

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

Prepared for digital decoder.

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



K 30916   DC=  

Arbeitswagen mit 2 Loren und Ladegut, 3-tlg.



K 30905-1   DC=  

Arbeitswagen rot-orange



LC 24000 DC=

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

LEMKE
Collection
Vertrieb: Lemke Collection GmbH

K 30901

Tram Düwag Beiwagen Typ Düsseldorf in creme-farbener Lackierung

K 30918   DC=  

Tram Düwag „Krombacher“, 2-tlg.

NEU



K 30901-1

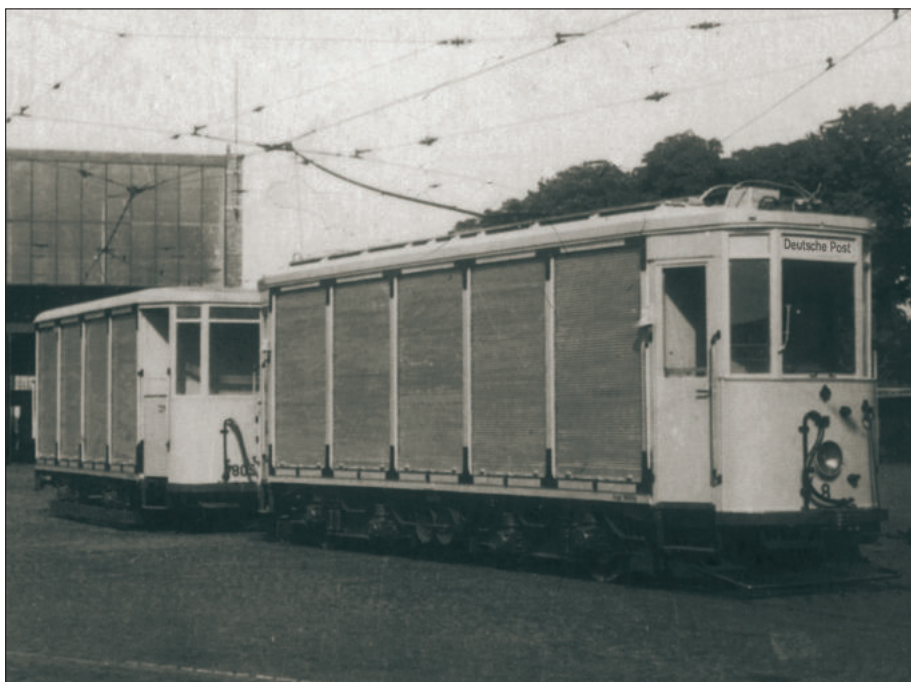
dto. ohne Beschriftung – neutral



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



VW Bus Draisine

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-

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.

LEMKE
 Collection

Vertrieb: Lemke Collection GmbH


LC 20503 DC= Metallchassis

VW Draisine mit Dachlampen in blauer Lackierung. Wolff/Walsrode


LC 20504 DC= Metallchassis

VW Bus KLV 20 DB rot

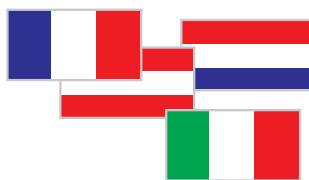


Gestaltungsvorschlag



Orient Express – Ostende – Wien

Erstmalig als Modell



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

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

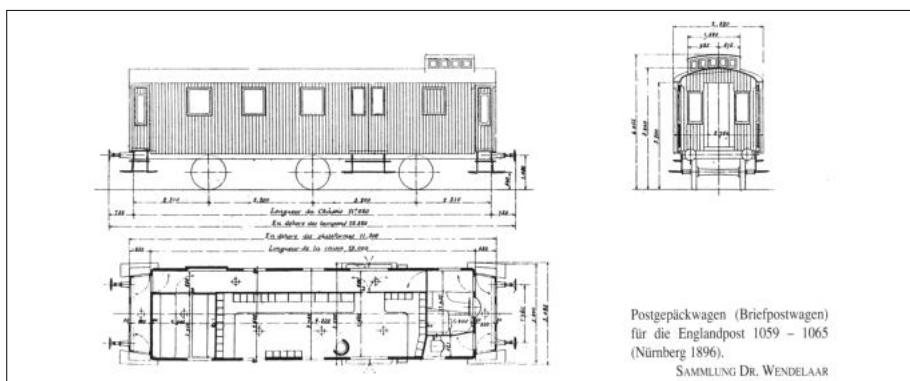
Die Luxuszüge der CIWL bestanden in der Regel aus je einem Gepäckwagen an der Spitze und am Ende, einem Speisewagen und zwei Schlafwagen.

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

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



Vorlage für die Farbgebung unserer Modelle



4-Achs-Speisewagen

H 44011 NEM  

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



Modelle des Orient-Express und Wagons aus dem CIWL – Bestand sind für Konstruktion und Produktion immer eine große Herausforderung. Wir haben einen bekannten, deutschen Modellbahnkonstrukteur damit beauftragt, speziell die außergewöhnliche Form des Äußeren aber auch eine weitgehende detailgetreue Nachbildung der Inneneinrichtung für eine modellmäßige Umsetzung in den Maßstäben HO 1:87 und Spur N 1:160 zu konstruieren. Das von uns mit profunden Kennern der Materie Modellbahn-Wagons einerseits und historischen Luxuswagons andererseits zusammengestellte Lastenheft ist entsprechend unserer Vorstellungen sehr umfangreich aber auch realisierbar.

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

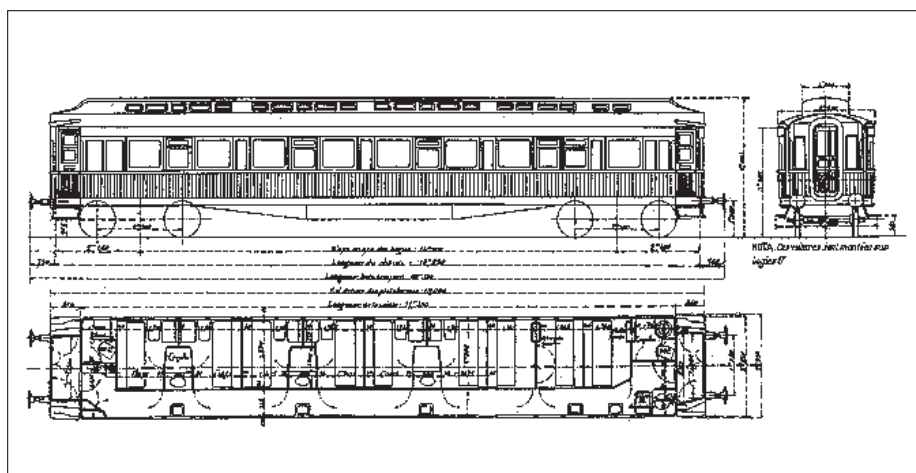
Freuen Sie sich mit uns auf eine Serie wunderschöner Teakholz-Wagons, die eigentlich in keiner Sammlung fehlen sollten. Die Auflagen sind limitiert und nummeriert.



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

LIZENZHINWEIS:

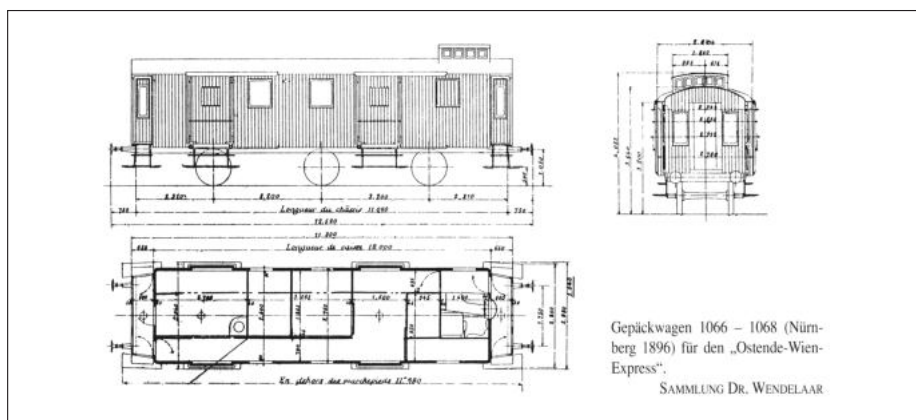
Modelle der CIWL-Wagen werden nach höchstem Standard gefertigt in Lizenz und mit Genehmigung der Wagons Lits Diffusion France, ein Unternehmen der Accor-Gruppe.



H 44010 NEM 

3-llg., 3-Achs-Gepäckwagen F3ü (1x) und 4-Achs-Schlafwagen (2x)

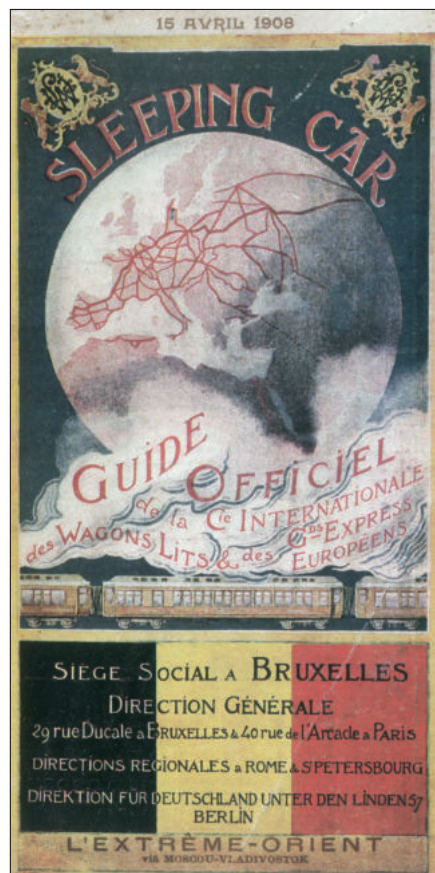
Die CIWL-Stahlwagen werden exklusive vertrieben durch L. S. Models www.lsmodels.com



Gepäckwagen 1066 – 1068 (Nürnberg 1896) für den „Ostende-Wien-Express“.
SAMMLUNG DR. WENDELAAR



4-Achs-Schlafwagen





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 Spei-

sewagen 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.

3-flg. Set – Zusammenstellung: 1x 3. Klasse, 1x 2./3. Klasse, 1x Speisewagen 2./3. Klasse



H 42010 NEM R2

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

Inneneinrichtung



H 42020  NEM R2 

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

3-tlg. Set – Zusammenstellung: 3x 2. Klasse



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

NEU

3-tlg. Set – Zusammenstellung: 2x 2. Klasse, 1x 1./2. Klasse



Handmuster

3-tlg. Set – Zusammenstellung: 3x 2. Klasse



Handmuster

H 42040  NEM R2 

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

NEU



Ungewöhnlich, aber vorbildgerecht



Reisezugwagen – Modellserie wird 2009 fortgesetzt

Bauart B4ümg-54 / A/B4ümg-55 / A4ümg-54

Die DB beschaffte ab 1954 als Bauart C4ümg-54 eine neue Reisezugwagenseerie, die bereits 1956 im Rahmen der Klassenreform in B4ümg-54 umgezeichnet wurde. Mit diesen Waggonen wurde für

die Schnellzüge eine neue Komfortklasse eingeführt. Die Lackierung war flaschengrün mit silbernen Dächern und schwarzem Chassis. Unser Vorbild ist ein B4ümg der Lieferserien von 1959. Für

den höheren Komfort der 1. Klasse gab es ab 1954 die 1./2. Klasse-Waggonen A/B4ümg-55, dem der bekannte blaue 1. Klasse-Waggon A4ümg-54 folgte.



H 43200 NEM —I

(2. Klasse) B4ümg-54 grün, 3. Betr.-Nr.



H 43010 NEM —I

Set 1: Ep. III, 2-tlg., 1x (1. Klasse) A4ümg-54 blau, 1x (2. Klasse) B4ümg-54 grün, 1. Betr.-Nr.



H 43011 NEM —I

Set 2: Ep. III, 2-tlg., 1x (1./2. Klasse) A/B4ümg-55 grün, 1x (2. Klasse) B4ümg-54 grün, 2. Betr.-Nr.



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.

Patentierte Schienenverbindung UniJoiner, leicht zu verbinden, dauerhafter Halt und Kontakt und genauso leicht wieder

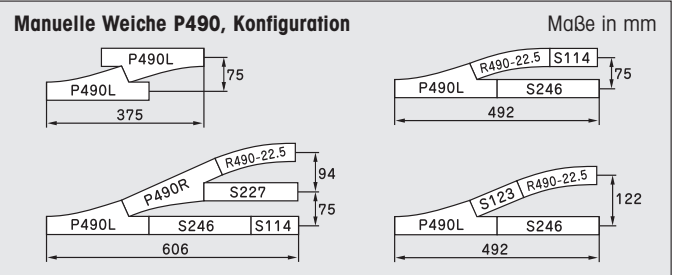
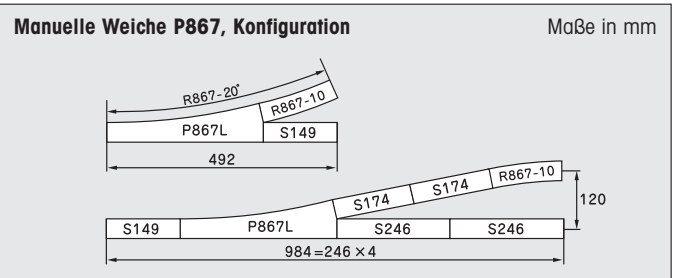
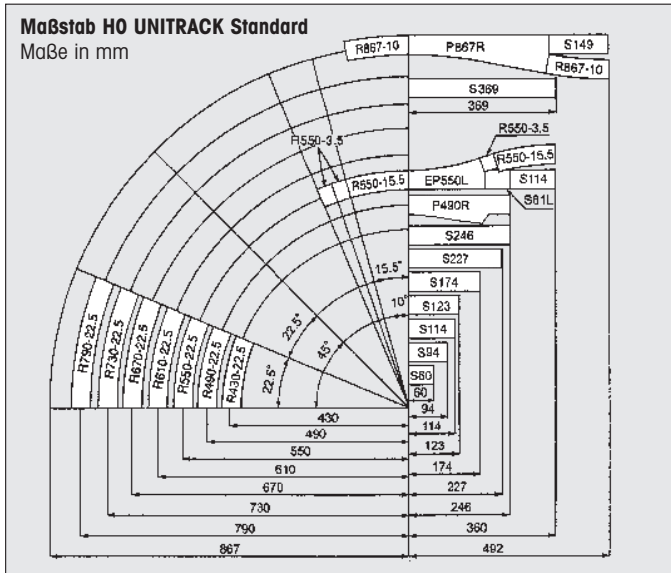
zu lösen, sooft Sie wollen. Das UNITRACK Gleis besteht aus korrosionsfestem Code38 Nickel-Silber, die beste Wahl bei stromführenden Materialien für optimale Stromabnahme und bestes Fahrverhalten.

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

Zubehör / Trafo



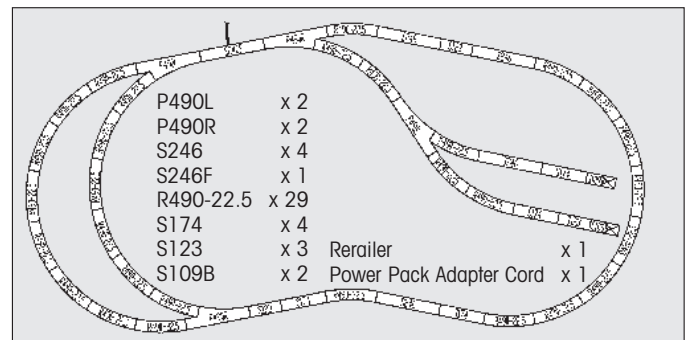
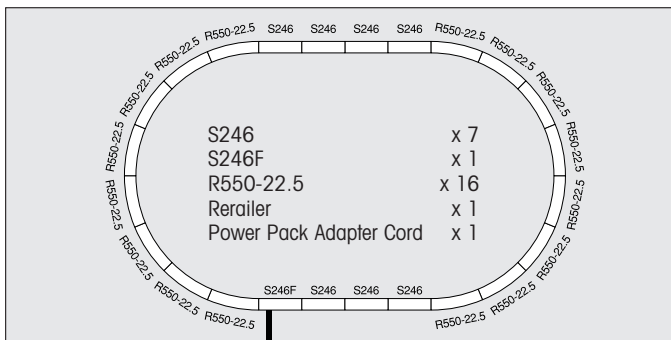
K 22016 Trafo

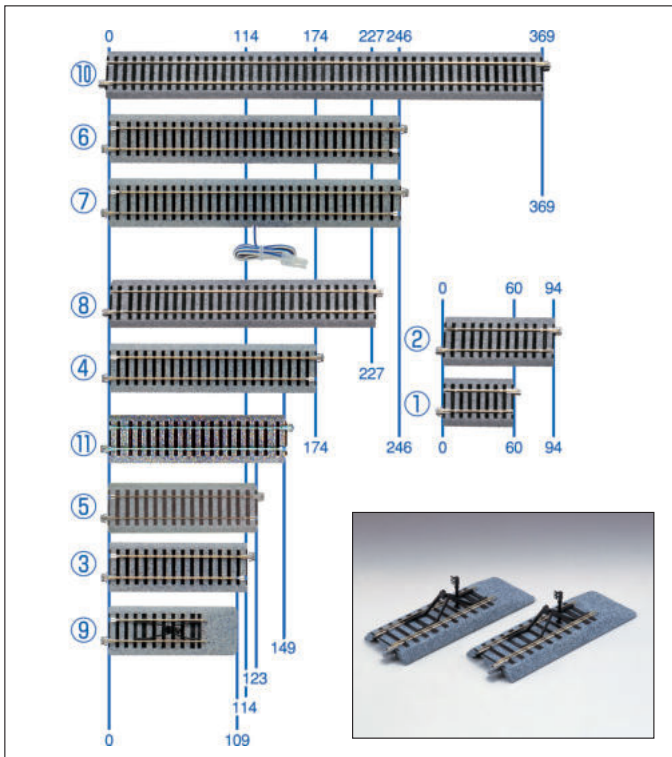


K 3-102 HO UNITRACK Basis Set
Set ca. 155 x 79 mm Oval. Optimal für den Start oder als Ergänzung für vorhandene Anlagen.



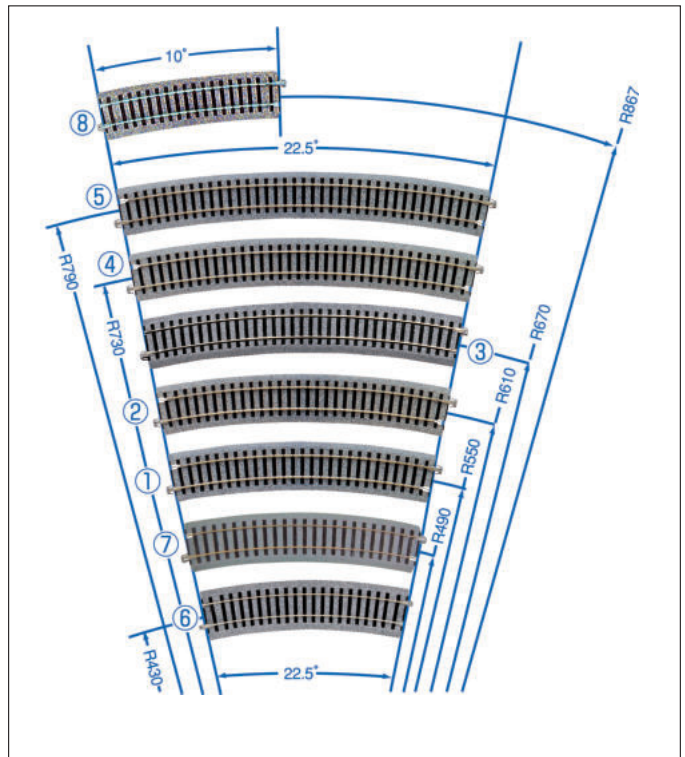
K 3-103 HO UNITRACK WGH Plan Set
Set ca. 100 x 200 mm. Aufwändiger Gleisplan. Digital geeignet.





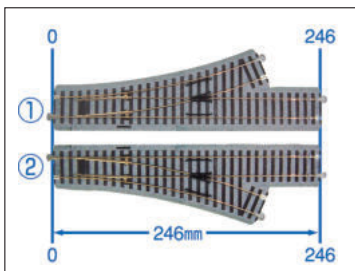
Gerades Gleis

- 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.



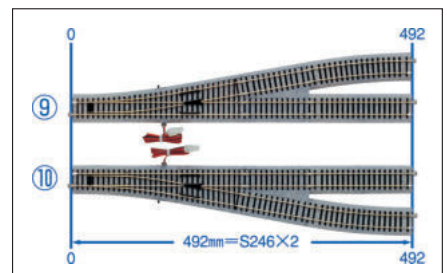
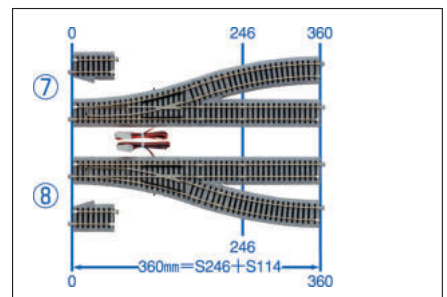
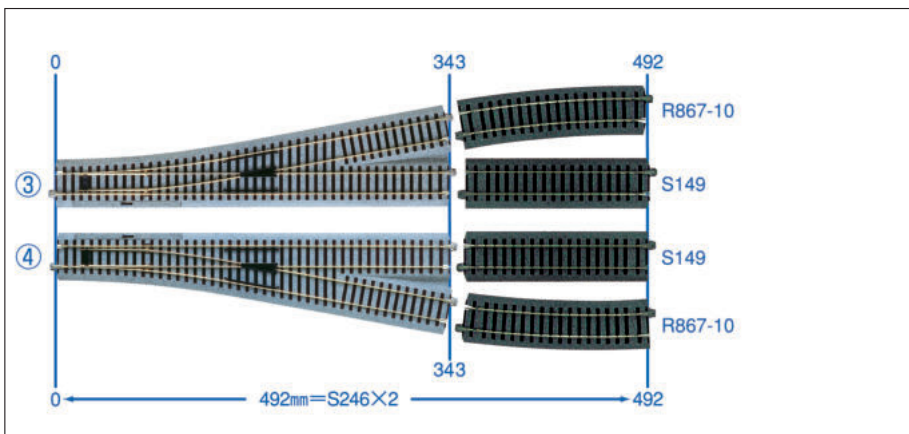
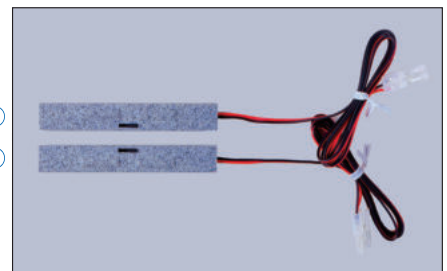
Gebogenes Gleis

- 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

HO -Zubehör

K 7501 Innenbeleuchtung für alle Triebwagen, Tram-Modelle

K 7503 Innenbeleuchtung dfo. mit weißen LED

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

N -Zubehör

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

K 11206 Innenbeleuchtung dfo. 6-er Packung (Preisvorteil)

K 11209 Innenbeleuchtung dfo. aber weiße LED

K 11210 Innenbeleuchtung dfo. 6-er Pack (Preisvorteil)

K 147456 Platine mit Schnittstelle für TGV Thalys, POS, Duplex, AVE

K 29351 Decoder für Motorwagen (Gotthardo/Eurocity)

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

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

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

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

K 23506 Stadtbus (Toyota), Inhalt 2 St.

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

H 2700/1A Taurus-Tauschkupplungs-satz NEM grau

H 2700/1B Taurus-Tauschkupplungs-satz NEM schwarz



Auslandsvertretungen weltweit

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: 0043-267285077

Vertretung in England:

M.G. Sharp Models
712 Attercliffe road,
Sheffield, S9-3RP
Fax: 0044-114-244-0434

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 Dänemark:

HELJAN A/S
Rebslagervej 6
DK-5471 Sønderso
Tel.: 0045-64891188

Vertretung in Holland:

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

Vertretung in Italien:

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

Vertretung in Frankreich:

HOBBY 66
10, rue des Colibris
F-66330 Cabestany / Frankreich
Tel.: 0033-8-77463804
Fax: 0033-4-68591028

Art.-Nr. K10-2009



LEMKE
Collection

Lemke Collection GmbH

Wolfgang Lemke GmbH

Schallbruch 34a CFF
D-42781 Haan
Telefon +49 2129 93690
Telefax +49 2129 52218
info@lemkecollection.de
www.lemkecollection.de