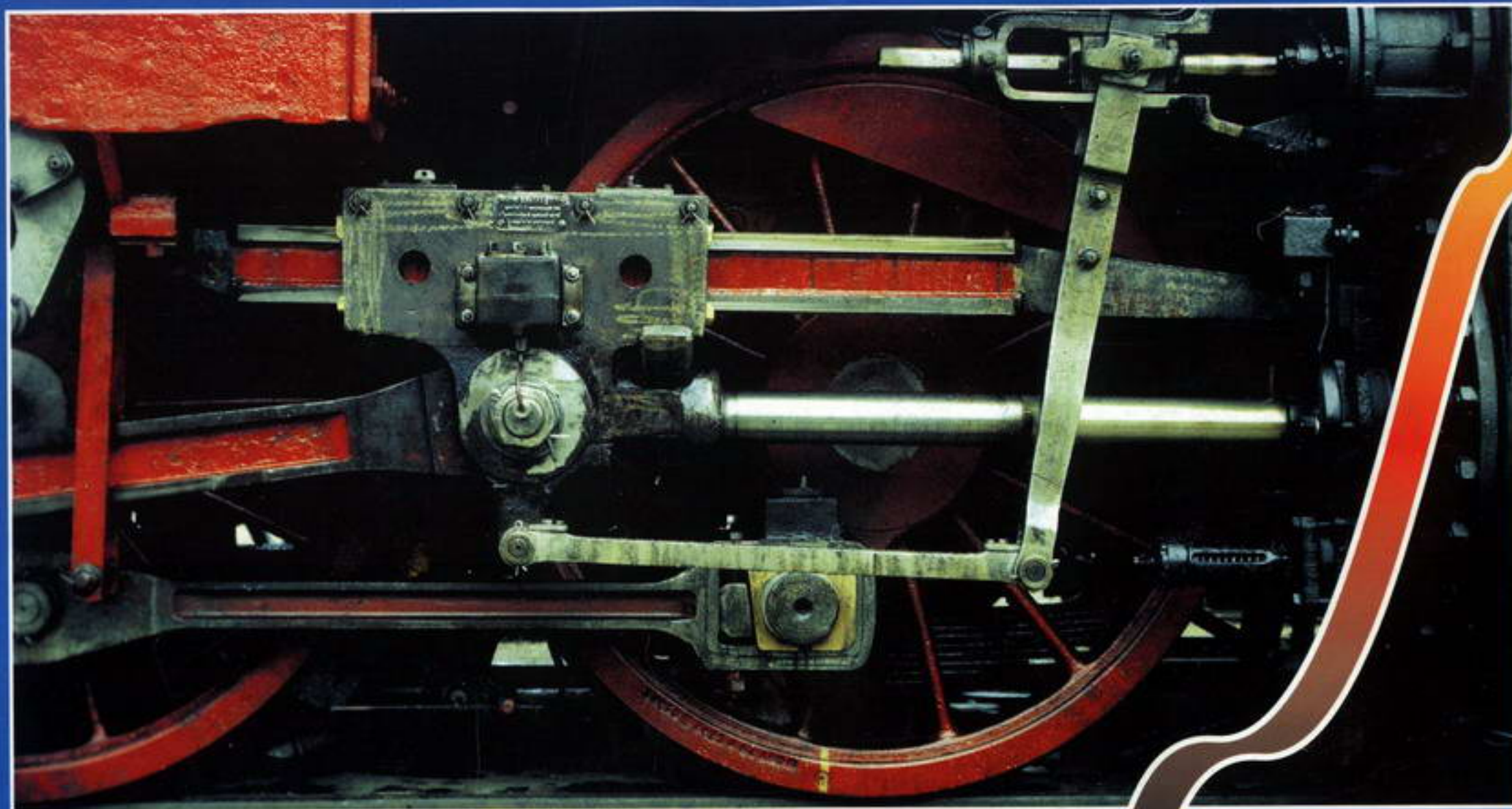


Modellbahnen Gleissysteme Zubehör

2001



TILLIG **T**BAHN

Die ideale Spur

Liebe Modellbahnfreunde,
mit dem neuen Katalog 2001 haben wir Ihnen wieder ein anspruchsvolles Programm von Modellbahnerzeugnissen höchster Qualität zusammengestellt. Auf mehr als 130 Seiten erleben Sie die aktuelle Vielfalt der TILLIG-Produktpalette. Eine hohe Präzision und viel Liebe zum Detail zeichnet alle Erzeugnisse aus, die unsere Sebnitzer Werkhallen verlassen. Bei der Lektüre und der Auswahl Ihrer ganz persönlichen Favoriten wünsche ich Ihnen Freude und Entspannung.

Ihr Hans-Jürgen Tillig
und alle Mitarbeiter

TILLIG **T**BAHN



2000/2001

Das **TILLIG-TT-Programm** mit Startpackungen, Fahrzeugen, Standardgleissystem, Modellgleissystem mit STYROSTONE®-Gleisbettung und Zubehör.

Das **TILLIG-H0-Programm** mit modernen Doppelstockwagen, Standardgleissystem und Elite-Gleissystem mit STYROSTONE®-Gleisbettung.

Das **TILLIG-Schmalspurprogramm** in H0e und H0m, Fahrzeuge und Modellgleissystem mit STYROSTONE®-Gleisbettung.

TILLIG-TT - Ein komplettes Programm für eine attraktive Baugröße.

Die Modellbahn in der Nenngröße TT - Maßstab 1:120, Spurweite 12 mm, die TILLIG als Systemanbieter herstellt, liegt zwischen H0 (1:87, Spurweite 16,5 mm) und N (1:160, Spurweite 9 mm). TILLIG erstrebt mit der Nenngröße TT die Kombination der Vorzüge von H0 und N: Mehr dem Vorbild angenäherte Gleisanlage, zugleich den Größenverhältnissen entsprechend fein detaillierte Fahrzeuge. Dem räumlich beengten Modellbahner kann die TILLIG-TT-Modellbahn bemerkenswerte Einsparungen an Grundfläche ermöglichen. Bei gleicher Anlagenstruktur begnügt TT sich mit 60 Prozent der Grundfläche von H0. Betrachten wir als einfaches Zahlenbeispiel eine Modellbahn-Anlage auf einer Fläche von 3,0 m Länge und 1,5 m Breite = 4,5 qm in H0. Mit denselben Krümmungs- und Längenverhältnissen braucht TT nur 60 Prozent von 4,5 qm, das sind 2,8 qm, entsprechend nur ca. 2,3 m Länge und 1,2 m Breite. Wer aber die Fläche von 3,0 m x 1,5 m = 4,5 qm mit einer TT-Modellbahn belegt, der kann weichere Krümmungen, flachere Weichen und längere Bahnsteigkanten einbauen als in H0. Seine Gleisanlage läßt sich vorbildnäher gestalten.

Zur Verfügung steht dazu für einfache Ansprüche unser TT-Standardgleissystem. Für den Modellbahnprofi ist mit dem Modellgleissystem ein komplettes Programm im Angebot, welches durch Selbstbauelemente und flexible Weichen einen individuellen Anlagenbau mit nahezu unbegrenzten geometrischen Variationen zuläßt.

TILLIG-TT-Modelle sind nach den Normen Europäischer Modellbahnen (NEM) konstruiert und gefertigt. Deshalb läßt sich TT-Rollmaterial anderer Hersteller, sofern es ebenfalls nach NEM gebaut ist, zusammen mit TILLIG-TT-Fahrzeugen auf unserem TT-Modellgleis einsetzen. Entsprechend diesen NEM werden unsere neuen Triebfahrzeuge so

gestaltet, daß die Nachrüstung mit Digitaldecodern möglich ist. Dabei bedienen wir uns der NEM 651.

Für unser Modellgleissystem haben wir STYROSTONE®-Gleisbettung in das Programm aufgenommen. Sie wirkt durch die Verwendung echter Schottersteine sehr realistisch. Sie minimiert den Arbeitsaufwand für eine echte Modellbahn, dämmt die Fahrgeräusche erheblich und eignet sich auch für den Aufbau der Gleise für einen Spielbetrieb.

TILLIG-H0-Programm

Im H0-Bereich steht mit dem Standardgleissystem (PILZ) ein komplettes Programm für den Modellbahner - auch für Anfänger - mit Profilhöhe 2,5 mm (Code 100) zur Verfügung. Die zur Verfügung stehenden Weichenbausätze ermöglichen eine individuelle und auch kostengünstige Anlagenplanung.

Für höchste Ansprüche ist das ELITE-Gleissystem ausgerichtet. Detailgetreue Gestaltung im Bereich der Kleineisen, Profilerzstücke und durchgehende Federzungen stehen dem Gleisbild im Original nicht nach. Die neuentwickelten flexiblen Weichen ermöglichen (insbesondere als Bausätze) eine völlig neue Dimension in Planung und Bau von Modellbahnanlagen.

Das eingefärbte Code 83 Profil rundet den hervorragenden optischen Eindruck bei der Gestaltung eleganter Weichenstraßen ab. Dazu erhältlich ist ebenfalls die STYROSTONE®-Gleisbettung als vorbildgetreu wirkender und geräuschkämmender Unterbau.

Liebe Modellbahnfreunde,
in diesem Katalog stellen wir Ihnen
das gesamte

TILLIGTTBAHN

Sortiment vor.

TILLIG-H0e und H0m-Schmalspurprogramm

Die TILLIG-Schmalspurbahn findet ihr Vorbild im Spreewald. Es steht ein komplettes System von Loks, Personenwagen und Güterwagen zur Verfügung. Die Modelle werden sowohl in H0m (vorbildentsprechend) als auch in H0e angeboten.

Für beide Schmalspurbereiche ist ein umfangreiches Gleissortiment im Angebot. Dies umfaßt den Übergangsbereich von Normal- zur Schmalspur ebenso wie Schmalspurflexgleise, Weichen und flexible Weichenbausätze. Für die wichtigsten Elemente ist auch hier die STYROSTONE®-Gleisbettung im Angebot.

TILLIGTTBAHN TT-Programm Program for model size TT

4-11

TT-Startsortimente
TT-Starter collections



12-29

Lokomotiven
Locomotives



30-45

Reisezugwagen
Passenger cars



46-67

Güterwagen
Freight cars



68-73

Standard-Gleissystem
Advanced track system



74-79

Modell-Gleissystem
Advanced track system



80-87

Zubehör/TT-Digital
Accessories/TT-Digital



TILLIG
H0



H0-Programm
Program for model size H0

88-93

Wagen/Straßenfahrzeuge
Cars/Road vehicles



94-102

Standard-Gleissystem
Advanced track system



103-113

H0-ELITE-Gleissystem
H0-ELITE track system



TILLIG
H0m/e



H0m-/H0e-Programm
Program for model size H0m/H0e

114-119

Lokomotiven/Wagen
locomotives/cars



120-121

Gleissysteme
track system



122-127

STYROSTONE®-Gleisbettung, Zubehör
Roadbeds system, Accessories





02229

Start-Dampflokomotive, BR 92 „Kleinbahn AG“
Steam locomotive, class 92 „Kleinbahn AG“



02219

Start-Dampflokomotive, BR 81 für die romantische Nebenbahn
Steam locomotive, class 81 for the Romantic branch line



02669

Start-Diesellokomotive, V 180 mit Beleuchtung, für große und besonders lange Start-Züge
Diesel locomotive, class V 180 with light, for big and very long trains



Mit der TT-Start-Produktlinie von TILLIG gelingt der Einstieg in die Modellbahnwelt ganz problemlos. Die TT-Start-Produkte wurden speziell für Kinder und Neueinsteiger geschaffen, sind robust und farbenfroh und bieten Ihnen den vollen TT-Spaß zu besonders günstigen Preisen.



02619

Start-Diesellokomotive, V 23 für den Rangierbetrieb und den Vorortverkehr
Diesel locomotive, class V 23 for shunting and suburban traffic



08128

Transformator „Start“, F 370
Transformer „Start“, F 370



14258

Offener Güterwagen „intertrans“
Gondola „intertrans“



14379

Kühlwagen für Bananentransport
Refrigerator car for transporting bananas



14635

Planenwagen „Erdbeeren“
Low side car with tarpaulin „strawberry“



13206
 Personenwagen „Blue Train“
 Coach „Blue Train“



14259
 Offener Güterwagen der DB in Stahlbauweise
 All-steel gondola of the DB



13118
 Personenwagen „Kleinbahn AG“, rot/elfenbein mit offenen Bühnen
 Coach „Kleinbahn AG“, red/ivory with open platforms



14166
 Gedeckter Güterwagen „TT-Express“
 Boxcar „TT-Express“



14279
 Offener Güterwagen der DB in Holzbauweise
 Gondola of the DB in a wooden version



13128
 Personenwagen „Kleinbahn AG“, rot/elfenbein mit geschl. Bühnen
 Coach „Kleinbahn AG“, red/ivory with closed platforms



14639
 Niederbordwagen mit Bremserhaus, beladen mit zu öffnendem Container
 Low side car loaded with opening container



01339
 Start-Zubehörset
 Set with accessoires



14939
 Niederbordwagen der DB
 Low side car of the DB



13448
 Gepäckwagen „Kleinbahn AG“, rot/elfenbein
 Baggage car „Kleinbahn AG“, red/ivory

TT BAU- TILLIG KASTEN

Die TT-Anlage für all diejenigen, die schnell und günstig zu einer funktionierenden Anlage kommen wollen. Eine Anlage, die mitwächst, transportabel und flexibel ist und auch platzsparend wieder verstaut werden kann. Ein neues Konzept von TILLIG TT-Bahnen macht dies alles möglich. Auf der Basis von hartgeschäumten, genormten Anlagenelementen bieten wir Ihnen mit dem TT-Baukasten ein innovatives Konzept für einfache TT-Anlagen, das als ideales Bindeglied zwischen einem Spielbetrieb auf dem Fußboden und dem professionellen Anlagenbau fungiert, mit folgenden Eigenschaften:

- aufgebaut und betriebsbereit in wenigen Minuten
- insbesondere für Kinder leicht überschaubar und handhabbar
- flexibel und durch Erweiterungselemente praktisch unbegrenzt ausbaufähig
- im platzsparenden, stabilen Verpackungswürfel im Handumdrehen verstaut
- lieferbar in verschiedenen Ausbaustufen mit realistischer Geländebeflockung

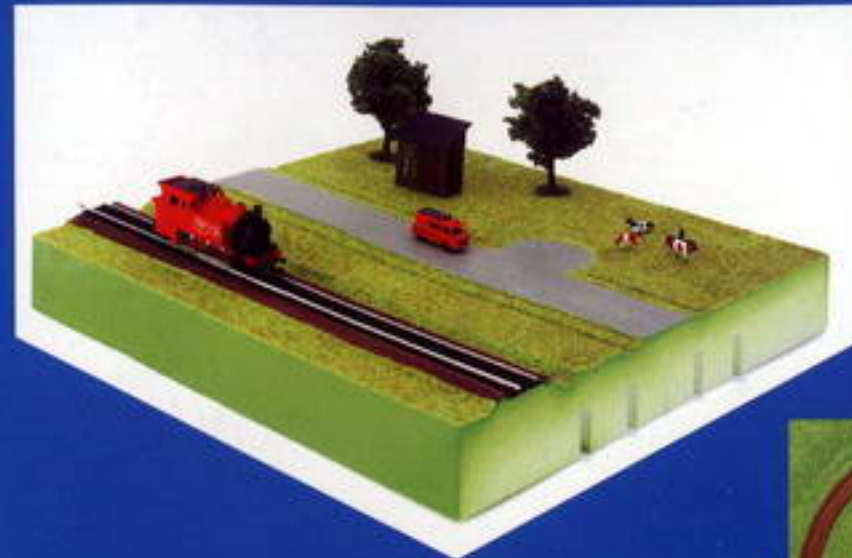


01940

Basisanlage in beflockter Ausführung mit zusätzlichem Zubehör und rollendem TT-Material ausgestattet

01940 (siehe Abb. Seite 6)

Basisanlage in beflockter Ausführung „Komplett“ bestehend aus 6 Anlagenelementen, Gleisoval mit Handweiche, Güterzug (bestehend aus Diesellokomotive V 23-Start und drei Start-Güterwagen), Trafo, Anschlußkabel, 2 LKW, 3 Bäume, 2 Transportbehälter und Gitterbrücke.



01942 (in Vorbereitung)

2 Erweiterungselemente G1 und G11 in beflockter Ausführung mit Gleisen, zur Erweiterung im Bereich der zweigleisigen Streckenführung, passend zu den Basisanlagen 01940, 01946 und 01947.

01943 (in Vorbereitung)

2 Erweiterungselemente A/re und G1 in beflockter Ausführung zur Erweiterung mit einer Rechtsweiche und Gleisen, passend zu den Basisanlagen 01940, 01946 und 01947.

01947 (ohne Abbildung)

Basisanlage „Spezial“, bestückt wie Artikel 01940 jedoch mit zusätzlichem Ausgestaltungszubehör.

01949 (ohne Abbildung)

Beflockungsset zur individuellen Ausgestaltung von Modellbahnanlagen und allen Anlagenelementen aus dem TT-Baukastensystem.



Die Unterseite der Anlagenelemente mit den Verbindungsringen und den vorbereiteten Nuten für die Verdrahtung



01941

2 Erweiterungselemente G1 in beflockter Ausführung mit Gleisen, zur beliebigen Erweiterung eingleisiger Strecken, passend zu den Basisanlagen 01940, 01946 und 01947

(Lokomotive, Straßenfahrzeug, Tiergruppe, Laubbäume und Lattenschuppen gehören nicht zum Lieferumfang)



01946 + 01941
Beispiel für eine einfache Anlagen-
erweiterung

01946

Basisanlage in beflockter Ausführung „Start“ bestehend aus 6 Anlagenelementen mit Gitterbrücke und Gleisoval mit Handweiche (auf der rechten unteren Ecke, wie alle Basisanlagen, für die Bodenausfahrt durch Einbau einer Rechtsweiche vorbereitet).





Der Start

in die Welt der Modelleisenbahnen ist leicht! Mit Startpackungen wird dafür der Grund gelegt. Jede Startpackung enthält eine komplette Kleinanlage mit Lok, Wagen und Gleisen sowie einen leistungsstarken Trafo und das erforderliche Zubehör (selbstverständlich auch mit einer ausführlichen Aufbauanleitung). Schritt für Schritt kann jede Anlage dann erweitert werden, so z. B. durch passende Gleiserweiterungs-Sets (siehe Seite 71 und Seite 79). Startpackungen sind für Anfänger im Modelleisenbahnbau nicht nur eine spielend leichte Lösung, sondern auch ein besonders preiswerter Einstieg. Sechs verschiedene Einsteiger-Sets für jeden Bedarf stehen zur Auswahl.



01269 Exklusiv-Güterzug mit Modellgleis I + II

Inhalt: Diesellok BR 118 DR mit Beleuchtung, 3 offene Güterwagen 4achsig, Bahnübergang, Trafo, Aufgleiser, Handentkuppler und Anschlußkabel.
 Gleis: 12 x 83109, 1 x 83140, 4 x 83101, 1 x 83100, 1 x 83104, 1 x 83322, 1 x 83514 und ausführliche Bedienungsanleitung. **Platzbedarf: 65 x 98 cm.**

Exclusive freight train and model track I + II

Contents: diesel locomotive class BR 118 DR (GDR railroad) with headlights, 3 pcs. 4-axle gondolas, level crossing, transformer, rerailer, manual uncoupler, connecting cable.

Track: 12 x 83109, 1 x 83140, 4 x 83101, 1 x 83100, 1 x 83104, 1 x 83322, 1 x 83514, detailed operating instructions.

Space requirements: 65 x 98 cm.

01268 (Abbildung oben)

Exklusiv-Güterzug in DB-Variante, Bestückung wie 01269, jedoch mit BR 219 DB AG

Exclusive freight train in DB - version, contents as 01269, but with BR 219 DB AG



01266 Personenzug mit Standardgleisoval „A“

Inhalt: Dampflokom BR 81, 2 Personenwagen grün, 1 Packwagen grün, Trafo, Aufgleiser, Handentkuppler und Anschlußkabel.
 Gleis: 4 x 06110/7 x 06210/1 x 06520 = Standardgleisoval A

Zubehör: Kastenbrücke 07130, Bahnübergang und ausführliche Bedienungsanleitung. **Platzbedarf: 60 x 105 cm.**

Passenger train with standard track oval "A"

Contents: steam locomotive class BR 81, 2 passenger coaches in green, 1 baggage car in green, transformer, rerailer, manual uncoupler, connecting cable. Track: 4 x 06110 / 7 x 06210 / 1 x 06520 = standard track oval A

Accessories: box-girder bridge 07130, level crossing and detailed operating instructions. Space requirements: 60 x 105 cm.



Einsteiger-Sets

Beginners' sets



01261 Personenzug mit Modellgleisoval „I“

Inhalt: Diesellok V 23, 2 Personenwagen rot/elfenbein, 1 Packwagen rot, Trafo, Bahnübergang, Aufgleiser, Handentkuppler und Anschlußkabel.
Gleis: 12 x 83109 / 1 x 83107 / 1 x 83101, ausführliche Bedienungsanleitung. **Platzbedarf: 65 x 81 cm.**

Passenger train with model track oval "I", Contents: diesel locomotive V 23, 2 passenger coaches in red / ivory, 1 baggage car in red, transformer, level crossing, rerailer, manual uncoupler, connecting cable. Track: 12 x 83109 / 1 x 83107 / 1 x 83101, detailed operating instructions. Space requirements: 65 x 81 cm.



01262 Güterzug mit Modellgleisoval und Ladegleis „I + II“

Inhalt: Dampflokomotive BR 81, 3 St. 2achs.Güterwagen, Trafo, Aufgleiser, Handentkuppler, Anschlußkabel.
Gleis: 12 x 83109 / 1 x 83140 / 4 x 83101 / 1 x 83100 / 1 x 83322 / 1 x 83514 / 1 x 83104, ausführliche Bedienungsanleitung.
Platzbedarf: 65 x 98 cm.

Freight train with model track oval and loading track "I + II". Contents: steam locomotive class BR 81, 3 pcs. 2-axle freight cars, transformer, rerailer, manual uncoupler, connecting cable. Track: 12 x 83109 / 1 x 83140 / 4 x 83101 / 1 x 83100 / 1 x 83322 / 1 x 83514 / 1 x 83104, detailed operating instructions. Space requirements: 65 x 98 cm.



01263 „Start“-Güterzug mit Standardgleisoval

Inhalt: Diesellok T 334 - „Start“, 3 St. 2achs. Güterwagen, Bahnübergang, Trafo (08120), Anschlußkabel, Gleisoval bestehend aus: 7 x 06210/1 x 06520/2 x 06120, ausführliche Bedienungsanleitung. **Platzbedarf: 60 x 74 cm.**

Start - freight train with standard track oval. Contents: diesel locomotive T 334 - „start“, 3 pcs. 2-axle freight cars, level crossing, level transformer (08120), connecting cable, track oval consisting of: 7 x 06210 / 1 x 06520 / 2 x 06120, detailed operating instructions. Space requirements: 60 x 74 cm.



01281 Güterzug mit Standardgleisoval und Ladegleis „A + B“

Inhalt: Diesellok V 180 - „Start“, 3 St. 2achs. Güterwagen, Trafo, Aufgleiser, Handentkuppler, Anschlußkabel. Gleis: 7 x 06210/1 x 06520/5 x 06110/1 x 07951/1 x 06823/2 x 06120, ausführliche Bedienungsanleitung.

Platzbedarf: 60 x 117 cm.

Freight train with standard track oval and loading track „A+B“, Contents: diesel locomotive V 180 - „start“, 3 pcs. 2-axle freight cars, transformer, rerailer, manual uncoupler, connecting cable, Track: 7 x 06210 / 1 x 06520 / 5 x 06110 / 1 x 07951 / 1 x 06823 / 2 x 06120, detailed operating instructions. Space requirements: 60 x 117 cm.

Der Inhalt der Einsteiger-Set's kann von Zeit zu Zeit variieren. Bitte erkundigen Sie sich bei Ihrem Fachhändler!
Contents of the beginner's sets may be adapted to the delivery possibilities from time to time. Please ask your dealer!


Dampflokomotiven

Steam locomotives

BR 81

Die Baureihe 81 ist als schwere Vershublok von der Hanomag 1927 an die DRG geliefert worden. Mit einer Achsfahrmasse von 17,5 t lag sie zwischen der der Nebenbahnen (15 t) und der von Hauptbahnen (20 t), da zum Zeitpunkt des Erscheinens die meisten Rangierbahnhöfe noch nicht auf 20 t ausgebaut waren. In enger Anlehnung an die BR 80 entstand diese um rund einen Meter längere Lok. Die meisten Bauteile waren mit der BR 80 identisch. Als Rangierlok reichte eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h aus. Ein 1939 begonnener Bau weiterer Loks wurde kriegsbedingt abgebrochen. Die Lokomotiven der BR 81 kamen alle zur DB und sind Anfang der sechziger Jahre ausgemustert worden.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge D; Heusingersteuerung; Antrieb auf alle Achsen; Stromaufnahme von allen Radsätzen.

LüP 93 mm 



02210

Tenderlokomotive BR 81 der DRG, Betriebsnummer 81 001, Ep. II
Tank locomotive class 81 of the DRG, road number 81 001



02213

Tenderlokomotive BR 81 der DRG, Betriebsnummer 81 004, Ep. II
Tank locomotive class 81 of the DRG, road number 81 004




02211

Tenderlokomotive BR 81 der DB, Ep. III
Tank locomotive class 81 of the DB

BR 92

In die Baureihennummer 92 ordnete die Deutsche Reichsbahn Tenderlokomotiven der Achsfolge D ein, die sie von Privatbahnen übernahm. Schon vorher hatte die DRG in diese Nummer D - Kuppler der Länderbahnen eingeordnet. Das Spektrum der Lokomotiven in der BR 92 ist daher breit. Das Vorbild unseres Modelles stammt von 1927 und ist an die Weimar-Berka-Blankenhainer-Eisenbahn von Orenstein & Koppel geliefert worden. 1949 gelangt sie in den Fahrzeugpark der DR. Die Lok hat fast ihr ganzes Leben auf dieser Bahnstrecke zugebracht. Sie ist als Streckenlokomotive eingesetzt gewesen, war gegen Ende der Einsatzzeit als Rangierlok im Bahnhof Weimar eingesetzt. Dafür erhielt sie Rangierfunk. Die 1965 ausgemusterte Lok wurde 1968 verschrottet.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildgerechter Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge D; Heusingersteuerung; Antrieb auf alle Achsen; Stromaufnahme von allen Radsätzen.

LüP 93 mm 



02220

Tenderlokomotive BR 92⁶⁵⁸² der DR, Ep. III
Tank locomotive class 92⁶⁵⁸² of the DR



02222

Tenderlokomotive BR 92⁶⁵⁸³ der DR, Ep. III
Tank locomotive class 92⁶⁵⁸³ of the DR





92292  Lok passend zum Güterzugset 01335

BR 89, ex sä VT der DRG, Betriebsnummer 89222; alle Achsen angetrieben, Kooperation mit Fa. pmt
BR 89m ex sä VT of the DRG, drive through all axles, Co-operation with messrs pmt

BR 86

Die BR 86 war bereits im ersten Typisierungsplan der DRG 1924 enthalten. Sie war mit 15 t Achsfahrmasse eine Nebenbahnmaschine und zur Beförderung schwerer Güterzüge auf Strecken mit leichter Steigung und Personenzügen auf stärkeren Steigungen vorgesehen. Die ersten Loks wurden 1929 ausgeliefert, die letzten Loks wurden 1943 gebaut. Nach Einbau von Krauss-Helmholtz-Lenkgestellen statt der bis dahin verwendeten Bisselachsen und zusätzlichen Laufradbremsten konnte die Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 80 km/h heraufgesetzt werden. Dieser Loktyp wurde auch an private Eisenbahngesellschaften geliefert. Die im Krieg gebauten Loks wurden als ÜK-Maschinen gefertigt. Dabei wurden weitgehend die Schweißtechnik angewandt und viele Bauteile vereinfacht oder weggelassen. Nach dem Krieg waren die Loks bei der PKP, ČSD, SZD, der ÖBB und bei beiden deutschen Bahnverwaltungen zahlreich vertreten. Die DB musterte die BR 86 zu Beginn der siebziger Jahre aus. Die DR rüstete die auf der Insel Usedom fahrenden Loks mit Witte-Windleitblechen aus. Mitte der achtziger Jahre musterte die DR die letzten Loks dieser Baureihe aus.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge 1'D1'; Heusingersteuerung; Beleuchtung an beiden Seiten der Lok; Antrieb auf allen Kuppelradsätzen; Stromabnahme von allen Kuppelradsätzen.

LüP 112,5 mm  



02242

Tenderlokomotive BR 86 der DRG, Ep. II
Tank locomotive class 86 of the DRG



02241

Tenderlokomotive BR 86 der DB, Ep. III
Tank locomotive class BR 86 of the DB



02245

Tenderlokomotive BR 86 der DR, Ep. III
Tank locomotive class 86 of the DR



02240

Tenderlokomotive BR 86 der DR, Ep. IV
Tank locomotive class 86 of the DR



02246

Tenderlokomotive BR 86 in der Ausführung der Inselbahn Usedom der DR, Ep. III
Tank locomotive class 86 of the DR, special type for the Usedom island line



02248

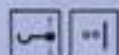
BR 455 der ČSD mit rotem Stern an der Rauchkammer, Ep. IV
BR 455 of the ČSD with red star on the front

BR 56

Die BR 56 20-29 entstand aus der Vereinfachung der G 8.3. Diese Lokomotive wurde noch von der Preußischen Staatsbahn 1919 unter der Bezeichnung G 8.2 in Betrieb genommen. Auf Grund ihrer hohen Masse und dem großen Reibungsgewicht war sie eine der stärksten deutschen Güterzuglokomotiven. Die Lok bewährte sich sehr gut und wegen der gegenüber den Drillingsmaschinen G 12 und G 8.3 einfacheren Unterhaltung wurde die Lok auch noch von der DRG bis 1928 beschafft. Die Loks dieser Baureihe wurden auch mit in die Versuche der STUG (Studiengesellschaft zur Einführung der Kohlenstaubfeuerung) einbezogen. Die Lok wurde für den Nahgüterverkehr auf Hauptbahnen, als schwere Vershublok und wegen der guten Anfahrbeschleunigung auch vor Personenzügen eingesetzt. Wegen der hohen Radsatzfahrmasse von 17 t war sie nicht für Nebenbahnen geeignet. Nach dem Krieg waren die Loks noch bei beiden deutschen Bahnverwaltungen im Einsatz. Die DR schrieb auch noch an einige Loks die EDV-Nummern an. Anfang der siebziger Jahre schieden die Loks aus.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge 1'D; Heusingersteuerung; Beleuchtung an der Frontseite der Lokomotive; 2 Radsätze mit Haftreifen; alle Achsen angetrieben; Stromaufnahme von den vorderen Kuppelradsätzen und von den drei Tenderradsätzen, dadurch breite Stromabnahmebasis.

LüP 147,5 mm



02233

Güterzugtenderlokomotive BR 56²⁰⁻²⁹
der DRG, Ep. II
Freight locomotive class 56²⁰⁻²⁹ of the DRG

02230

Güterzugtenderlokomotive
BR 56²⁰⁻²⁹ der DR, Ep. III
Freight locomotive
class 56²⁰⁻²⁹ of the DR



02234

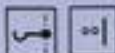
Güterzugtenderlokomotive BR 56²⁰⁻²⁹
der DB, Ep. III
Freight locomotive class 56²⁰⁻²⁹ of the DB

BR 23.10

Die Dampflokomotive der BR 23.10 hat ihren Ursprung in der Reichsbahntwicklung der BR 23, die 1941 mit zwei Vorauslokomotiven geliefert wurde. Kriegsbedingt unterblieb die Serienfertigung der als Ersatz für die BR 38 (pr. P8) gedachten Baureihe. Nach dem Krieg griff 1954 die DR, in deren Besitz die zwei Loks der BR 23 gelangten, die Konstruktionsentwürfe wieder auf. Entsprechend dem damaligen Entwicklungsstand wurden jedoch ein geschweißter Kessel mit Verbrennungskammer und eine Mischvorwärmanlage vorgesehen. Die ersten zwei Baumusterloks wurden 1957 geliefert. Nach technischen Änderungen erfolgte in den folgenden zwei Jahren die Serienfertigung von 111 Stück. Damit ist die BR 23.10 die letzte in Serie gebaute Neubaudampflok der DR. Die Maschinen bewährten sich im Einsatz sehr gut. Durch die geringe Achsfahrmasse waren sie auch für Nebenstrecken tauglich. Die gute Dampfentwicklung des Kessels und das gute Beschleunigungsvermögen ließen auch den Einsatz vor Schnellzügen und leichteren Güterzügen zu. Mit der Einführung des EDV-Nummernsystems erhielten die Loks die Baureihenbezeichnung 35. Die letzten Planeinsätze erfolgten 1981 von Nossen aus. Dort ist auch die letzte gebaute Lok, die 35 1113 (ex 23 1113) abgestellt.

Das Modell ist eine optisch verbesserte Nachauflage des in seiner Grundform (Lokoberteil und Tenderoberteil) seit 1958 gefertigten Zeuke-Modells. Neue, durchbrochene Radsätze, eine aus Neusilber geätzte Steuerung, eingesetztes Führerhausseitenfenster, leicht gekürzter Lok-Tenderabstand, tiefergelegter Tender mit schmaler Pufferbohle und eine zur heutigen Standardkupplung passende Kupplung am Vorläufer kennzeichnen die technischen Unterschiede zu den alten Ausführungen. Vorbildentsprechende Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge 1'C1'; Frontbeleuchtung; Antrieb der drei Kuppel- bzw. Treibachsen, davon ein Radsatz mit Haftreifen; Stromabnahme von den Kuppelrädern und allen Tenderrädern, dadurch breite Stromabnahmebasis.

LüP 191 mm



02112

Dampflokomotive BR 23¹⁰ der DR, Ep. III
Steam locomotive class 23¹⁰ of the DR



02113

Dampflokomotive BR 35 der DR, Ep. IV
Steam locomotive class 35 of the DR

Dampflokomotiven

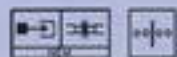
Steam locomotives

BR 52

Die von der deutschen Wehrmacht gestellten Forderungen nach sprunghafter Steigerung der Lokomotivproduktion konnte nicht ohne weitere Vereinheitlichung und Vereinfachung der Lokomotiven erreicht werden. Die als ÜK (Übergangs-Kriegslok) gebauten Loks der BR 86 und BR 50 brachten nicht genügend Einsparungen und erwiesen sich den russischen Winterverhältnissen nicht gewachsen. So entstand 1942 die erste Baumusterlok der BR 52. Gegenüber ihrem Ausgangsmodell der BR 50 konnten 1 000 Einzelteile eingespart werden. Von den verbleibenden 5 000 Teilen waren 3 000 vereinfacht worden. Das verbaute Material wog nur noch 139 t statt 165 t; statt 2,8 t Buntmetall wurden nur noch 150 kg eingesetzt, 6 000 Arbeitsstunden wurden eingespart. Besonderes Augenmerk wurde auf eine erweiterte Frostschutteinrichtung gelegt. Die Loks waren mit dem Wannentender 2'2'T30 oder dem Steifrahmentender 4T30 ausgestattet. Es gab auch Varianten mit Kondensierern. Insgesamt sind ca. 6244 bis zum Kriegsende gebaut wurden. Nach dem Krieg wurden aus lagernden Teilen nochmals 86 Lokomotiven von der DB in Dienst gestellt. Die DB musterte ihre Lokomotiven bis 1963 aus. Bei der DR wurden viele Maschinen ab 1958 vollständig rekonstruiert. Neue, leistungsfähigere Kessel mit Mischvorwärmanlage sicherten einen wirtschaftlichen Einsatz über mehrere Unterhaltungsabschnitte. Aus dem Streckendienst verschwanden die Loks in den achtziger Jahren. Bis in die Neunziger fungierten sie noch als selbstfahrende Weichenheizanlagen.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit authentischer Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge 1'E; fein detaillierte Heusingersteuerung aus Kunststoff; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender sowie an den Fahrzeugenden; mit Fahrtrichtung wechselnde Frontbeleuchtung (Zweispitzen-Signal); Antrieb über alle Tenderachsen, davon eine mit Haftreifen; Stromabnahme über die erste und letzte Kuppelachse und alle Tenderachsen, dadurch breite Stromabnahmebasis.

LüP-193 mm



02272

BR 52 der DR, mit Ursprungskessel, vorbildentsprechend mit Speichenradsatz im Vorläufer und Schornsteinaufsatz, Ep. IV
BR 52 of the DR, with original tank, prototypical with spoked wheel set in the extra train, and chimney pot



02270

BR 52 der DR mit Wannentender, Ep. III
Freight locomotive class 52 of the DR with tub tender



02271

BR 52 der DB, Ep. III
BR 52 of the DB



02273

BR 52 der ÖBB, Ep. III
BR 52 of the ÖBB



02274

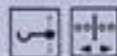
BR 52.8 Reko der DR, Ep. IV; technische Ausführung wie Art. 02270
BR 52.8 Reko of the DR, technical version as in article number 02270

BR 01

Die 1920 gegründete DRG mußte zunächst neue Schnellzuglokomotiven beschaffen. Mit dem Weiterbau der unterschiedlichen Länderbahnbauarten war keine Vereinheitlichung zu erreichen. Die ersten Entwürfe lagen 1923 vor. 1926 wurden dann die ersten Lokomotiven ausgeliefert. Ab 1934 (01 102) wurde die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf 130 km/h heraufgesetzt. Dazu wurde der Durchmesser der Vorlaufräder von 850 mm auf 1000 mm erhöht und die einfache Abbremsung der Kuppelräder durch die doppelseitig wirkende Scherenbremse ersetzt. Die Lokomotiven wurden ursprünglich mit den Tendern 2'2T30 gekuppelt. Um den Aktionsradius zu verbessern, kamen später die Tender 2'2T32 und 2'2T34 zur Anwendung. Die Lokomotiven waren nach anfänglichen Schwierigkeiten sehr beliebte Schnellzugloks. Sie fuhren nach dem Krieg noch bei beiden deutschen Bahnverwaltungen. Die DB als auch die DR nahmen viele Veränderungen vor. Neue Kessel und neue Vorwärmer sollten die Wirtschaftlichkeit erhöhen. Die DR konstruierte die Lok sogar völlig um und wählte teilweise auch eine Ölauptfeuerung (BR 01.5). Die DB musterte die 01 zu Beginn der siebziger Jahre aus, die DR betrieb die Maschinen noch in den achtziger Jahren. Bemerkenswerterweise haben aber nicht modernisierte Maschinen bei beiden Bahnverwaltungen das gleiche Alter wie die Umbaumaschinen erreicht. Die 01 005 aus dem ersten Baulos ist im Besitz des Verkehrsmuseums Dresden.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildgetreuer Lackierung und Beschriftung; Achsfolge 2'C1'; Heusingersteuerung; fahrtrichtungsabhängiger Beleuchtung; Antrieb im Tender auf 2 Achsen mit Haftreifen; Stromaufnahme vom Vorlaufdrehgestell und von zwei Radsätzen des Tenders, dadurch große Stromabnahmebasis.

LÜP 200 mm



02120

Schnellzuglokomotive BR 01 der DRG,
Betriebsnummer 01 118, Ep.II
*Express locomotive class 01 of the DRG,
road number 01 118*



02121

Schnellzuglokomotive BR 01, der DR,
Betriebsnummer 01 114, Ep.III
*Express locomotive class 01 of the DR,
road number 01 114*



02122

Schnellzuglokomotive BR 01
der DB, Ep.III
*Express locomotive class 01 of
the DB*



02124

Schnellzuglokomotive BR 01 der DR,
Betriebsnummer 01 2118-6, Ep.IV
*Express locomotive class 01 of the DR
road number 01 2118-6*

92125

Dampflok BR 01
als dekoratives Standmodell
*Steam locomotive
in decorative stand version*



Diesellokomotiven

Diesel locomotives

02637

Diesellokomotive V 36 mit hochliegendem Führerstand der DB, alle Radsätze angetrieben, Ep. III
DB diesel locomotive, V 36 with high driving cab, all wheel sets driven



V 36

Die Lokomotiven der Baureihe V 36 waren Entwicklungen im Auftrage der Deutschen Wehrmacht. Sie liefen unter der Bezeichnung WR 360 C 14. Diese dieselhydraulischen Lokomotiven wurden für Verschubdienste in den Rüstungsbetrieben benutzt. Die V 36 kann als erste in Serie gefertigte Diesellok für den Streckendienst angesehen werden. Wurden zwei Loks mit den Führerständen aneinander gekuppelt, so ließ sich von einer Lok die zweite mitsteuern. Die maximal 60 km/h schnellen Maschinen wurden von der DB noch nach dem Krieg nachgebaut. Einige Loks erhielten auch eine einfache Wendezugsteuerung (Lokführer auf dem Führerstand nötig), andere für bessere Streckensicht eine Kanzel auf dem Dach. Durch die Kriegereignisse sind auch in anderen Ländern solche Loks in Einsatz gewesen. Bei der SNCF hatten sie die Nummern 030 DB 1 bis 030 DB 10, die ČSD benannte sie T 333.1 und T 334. Bei der DB schieden die Loks 1981 aus, bei der DR etwa 1987. Einige Loks laufen noch bei Museumsbahnen.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge C; Antrieb auf alle Achsen; Stromaufnahme von allen Radsätzen.

LüP 82 mm



02636
Diesellok V 36 der DB, schwarz, Ep. III
Diesel locomotive class V 36 of the DB, black livery



02630
Diesellok V 36 der DR, Ep. III
Diesel locomotive class V 36 of the DR



02631
Diesellok BR 103 der DR, Ep. IV
Diesel locomotive class 103 of the DR



02634
Diesellok V 36 der SNCF, Ep. III
Diesel locomotive class V 36 of the SNCF

T 334

Die dieselhydraulische Rangierlok T 334 wurde vom tschechischen Schwermaschinenbau Kombinat ČKD Prag gebaut. Diese 350 PS starke Lok wurde Anfang der sechziger Jahre auch von chemischen Großbetrieben der DDR gekauft. Dabei blieb am Führerhaus die ursprüngliche Reihenbezeichnung der ČSD bestehen und wurde nur durch die Angaben des Betreibers, z. B. Werklok Nr. 4 des Chemiekombinates Schwarza, ergänzt.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge C; zwei Radsätze angetrieben; Stromaufnahme von allen Radsätzen.

LüP 79,5 mm



ČSD

02610
Diesellok T 334 der ČSD, Ep. III
Diesel locomotive class T 334 of the ČSD



02611
Diesellok T 334 als Werklok 4 des Chemiekombinates Schwarza
Diesel locomotive class T 334, locomotive No. 4 of the chemical production trust at Schwarza, East Germany



02612
Werkslokomotive T 334, zwei Radsätze angetrieben, Ep. V
Industrial locomotive T 334, two wheels driven

V 180

1955 wurde die erste Streckenlokomotive der DR als V 180 geplant. 1963 begann die Serienlieferung als zweimotorige, vierachsige dieselhydraulische Lokomotive. Um die Loks auch auf Nebenstrecken einsetzen zu können, mußte die Achsfahrmasse unter 16 t liegen. Dazu wurde die V 180 mit neuen dreiachsigen Drehgestellen ausgerüstet. 1966 begann die Auslieferung der sechsachsigen Variante, die bis 1970 gebaut wurde und ab 1970 als BR 118.2 bezeichnet wurde. Drei Maschinen wurden mit einer andersartigen Front ausgestattet. Ziel dieser Maßnahme war die Schaffung eines blendfreien Lokführerstandes. Die Frontpartie bestand aus glasfaserverstärktem Polyester. Die ursprünglich zweigeteilte, gebogene Frontscheibe der V 180 059 mußte wegen Winddruckproblemen eine zusätzliche Strebe erhalten. Die nachfolgenden Loks erhielten daraufhin keine gebogenen Scheiben mehr. Die vierachsige V 200 1001 wurde 1965 auf der Leipziger Frühjahrsmesse vorgestellt und als V 180 059 von der DR übernommen. 1966 folgten an gleicher Stelle die Vorstellung der V 200 117 und die sechsachsige V 200 203. Die V 200 117 lief bei der DR als V 180 131, die V 200 203 wurde als V 180 203 eingestellt. Ab 1972 wurden in die Lokomotiven stärkere Motoren eingebaut, so daß 2400 PS zur Verfügung stehen. Äußerlich sind diese Loks an den Lüftungsgittern anstelle der äußeren Fenster im Maschinenraum erkennbar. Für die Zugheizung steht ein Dampferzeuger zur Verfügung. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h. Die Lok stellt die Standarddiesellok der DR für alle Zugarten der DR bis zu mittleren Lasten dar.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge entsprechend dem Vorbild; Antrieb über vier Radsätze, davon zwei mit je einem Haftreifen; Stromabnahme von allen Radsätzen; fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel.

LüP 162 mm



02651

Diesellok BR 118²⁻⁴, 6achsige, der DR, Ep. IV
Diesel locomotive class BR 118²⁻⁴ of the DR



02650

Diesellok V 180²⁻⁴, 6achsige, der DR, Ep. III
Diesel locomotive class V 180²⁻⁴ of the DR

02652

Diesellok KEG 204, 6achsige, ehemalige V 180 der DR in Ausführung der Karsdorfer-Eisenbahn-Gesellschaft, Ep. V
Diesel locomotive class KEG 204, former V 180 of the DR, design of the Karsdorf railway company



02660

Diesellok V 180 131, 4achsige, der DR, Ep. III
Diesel locomotive class V 180 131 of the DR



02661

Diesellok BR 118¹, 4achsige, der DR, alle Radsätze angetrieben, Ep. IV
Diesel locomotive class BR 118¹ of the DR, all wheel sets driven

Diesellokomotiven

Diesel locomotives

BR 119

Als Weiterentwicklung der BR 118.2 entstand in Bukarest eine zweimotorige, 2700 PS starke, dieselhydraulische Lokomotive mit elektrischer Zugheizanlage. Sie war von der Achsfahrmasse her für Nebenbahnen konzipiert, sollte aber mit der höheren Leistung auch Aufgaben auf Hauptstrecken lösen. Die ersten Loks kamen 1977 zum Einsatz und sollten im Thüringer Raum die Dampfloks der BR 94 und 95 ablösen. Jedoch waren die Maschinen der BR 119 sehr stör anfällig und mußten daher zahlreiche Änderungen erfahren. Das dritte Spitzenlicht wurde ab Lok 119 117 vom Dach nach unterhalb des Führerstandsfensters verlegt. Damit entfiel die "Kramermütze". Die runden Maschinenraumfenster brachten der BR 119 den Spitznamen „U-Boot“ ein. Der Zeitraum der Beschaffung lief bis 1985. Ab 1990 modernisierte die DB 20 Maschinen und bezeichnete sie als BR 229 (unmodernisiert BR 219).

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge C'C'; Antrieb über vier Radsätze, davon zwei mit je einem Haftreifen; fahrtrichtungsabhängiger Beleuchtung; Stromabnahme von allen Radsätzen.

LüP 162 mm



02551

Diesellok BR 119 der DR, Ep. IV
Diesel locomotive class 119 of the DR



02555

Diesellok BR 119 der DR, mit grauem Hauptrahmen der späten Ep. IV
Diesel locomotive class 119 of the DR, with grey main frame



02550

Diesellok BR 229
der DR, Ep. V
Diesel locomotive class 229 of the DR



02556

Diesellok BR 219 der DB AG, in neuester Farbgebung, Ep. V
Diesel locomotive class BR 219 of the DB AG, in the most recent livery

V 100

Um die Lücke zwischen der Rangierlok V 60 und der Streckenlok V 180 zu schließen, wurde 1965 die 100 km/h schnelle V 100 für den Nebenbahndienst gebaut. Die Baumuster entstanden wie die V 180 in Babelsberg. Die Serienlieferung kam dann aber ab 1966 aus Hennigsdorf. Diese dieselhydraulische Lokomotive bewährte sich sehr gut. Sie dient bis heute im mittleren Dienst als Mehrzwecklok. Für die Zugheizung erhielt sie einen Dampfzylinder. Die Loks wurden Mitte der siebziger Jahre mit leistungsstärkeren Motoren versehen und erhielten noch weitere technische Veränderungen. Die leistungsstärkeren Maschinen wurden als BR 112 bezeichnet. Eine Reihe von Maschinen mit noch stärkeren Motoren erhielten die Baureihenbezeichnung 114. Schwere Rangierloks der gleichen Konstruktion ohne Streckengang und Zugheizung mit einer auf 70 t erhöhten Dienstmasse und auf 65 km/h reduzierten Geschwindigkeit wurden als BR 111 beschafft. Einige Loks erfuhren einen Umbau der Drehgestelle auf 1000 mm Schmalspur und sind auf der Harzquer- und Brockenbahn eingesetzt (BR 199).

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge B'B'; alle Radsätze angetrieben, davon zwei mit je einem Haftreifen; fahrtrichtungsabhängiger Beleuchtung

LüP 116 mm



02580

Diesellokomotive V 100 der DR, Ep. III, alle Radsätze angetrieben
Diesel locomotive class V 100 of the DR, all wheel sets driven

BR 218/215

Die BR 218 ist das letzte Glied einer Entwicklungskette von Streckendiesellokomotiven für die DB mit hydraulischer Kraftübertragung. Ausgangspunkt für diese Lok ist die 1960 erstmals gebaute V 160. Von ihr stammt das Konzept als einmotorige Drehgestellok mit hydraulischer Kraftübertragung und die Gehäuseform der Serien-BR 216. Die 1965 aus der V 160 abgeleitete V 162 (BR 217) steuerte den längeren Lokomotivkasten mit zwei Seitengängen, das Grundprinzip der elektrischen Zugheizung und die verbesserte Kraftübertragung bei. Von der mit einer Gashilfsturbine ausgestatteten V 169 001 (BR 219) wurde der Antrieb des Heizgenerators direkt vom Fahrmotor übernommen. Von der BR 218 Vorserie stammt der 2500 PS Motor mit der neuen Kühlanlage, von der BR 215 wurden die Einrichtungen zur Doppeltraktion und die hydrodynamische Bremsanlage und von der BR 210 die verstärkte Zugheizanlage übernommen. 1971 wurden die ersten Serienloks der BR 218 von der DB übernommen. Diese Maschinen sind die Standarddieselloks der DB für den schweren Reise- und Güterzugdienst auf nichtelektrifizierten Strecken. Die Höchstgeschwindigkeit der Lok beträgt 140 km/h. Durch den Einbau verschiedener Motoren ist auch das äußere Erscheinungsbild der Loks unterschiedlich.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge B' B'; alle Achsen angetrieben, davon zwei mit je einem Haftreifen; fahrtrichtungsabhängiger Beleuchtung.

LüP 137 mm



02700

Dieselhydraulische Lokomotive BR 218 der DB, in Ursprungslackierung, Ep. IV
Diesel hydraulic locomotive BR 218 of the DB, in original livery

02701

Diesellokomotive BR 218 der DB AG in verkehrsroter Farbgebung, Ep. V
Diesel locomotive BR 218 of the DB AG, in traffic-red livery



02703

Diesellokomotive BR 218 293-9 der DB, Farbgebung blau/elfenbein, Ep. IV
Diesel locomotive BR 218 293-9 of the DB, in blue/ivory livery

02720

Diesellokomotive BR 215 der DB AG in verkehrsroter Farbgebung, Ep. V
Diesel locomotive BR 215 of the DB AG, in traffic-red livery



Diesellokomotiven

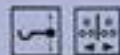
Diesel locomotives

V 200 der DR

1966 wurden die ersten schweren dieselektrischen Güterzug-Diesellokomotiven der Baureihe V 200 bei der DR eingestellt. Diese, in Lugansk (später Woroschilowgrad) gebauten Loks, wurden auch von der MAV, SZD, ČSD und PKP eingesetzt. Anfänglich waren die Loks ohne Schalldämpfer geliefert worden. Die hohe Lärmbelastung führte zu dem Spitznamen "Taigatrommel". Ab 1968 waren die Schalldämpfer aber serienmäßig eingebaut, bei den anderen Maschinen wurden sie nachgerüstet. Die Maschinen erwiesen sich als sehr zuverlässig und robust. Die Beschaffung erstreckte sich bis 1975. Bis 1994 waren diese Loks im Betriebsdienst bei der DR. In dieser Zeit erfuhren die Maschinen zahlreiche kleine Veränderungen.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge Co'Co'; fahrtrichtungsabhängiger Beleuchtung; zwei Radsätze mit Haftreifen; Stromabnahme von 4 Radsätzen; für den Einbau eines Digitaldecoders vorbereitet.

LüP 147,2 mm



02560

Güterzugdiesellokomotive V 200
der DR, Ep. III
Freight diesel locomotive class V 200
of the DR



02561

Güterzugdiesellokomotive BR 120 der DR, Ep. IV
Freight diesel locomotive class 120 of the DR



02563

Güterzugdiesellokomotive BR 120 der DR, Ep. IV
Freight diesel locomotive class 120 of the DR

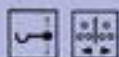


V 200 der DB

Die Lokomotiven der Baureihe V 200 stellen den Prototyp der europäischen Diesellok mit hydraulischer Kraftübertragung dar. Nach der ersten einmotorigen V 80 im Jahre 1952 wurden die für den F-Zug- und D-Zug Einsatz vorgesehenen ersten Baumuster der zweimotorigen V 200 schon 1953 in Dienst gestellt. Die Serienfertigung begann 1955. Das hohe Verkehrsaufkommen zu Beginn der sechziger Jahre forderte eine Verstärkung der Maschine. So wurde von 1962 bis 1965 die leistungsstärkere V 200¹ mit 2700 PS beschafft. Äußerlich sind diese Lokomotiven an den Lüftungsgittern zwischen den Maschinenraumfenstern zu erkennen. Ursprünglich waren dort große Fenster eingesetzt.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit fahrtrichtungsabhängiger Beleuchtung; Achsfolge B'B'; alle Radsätze angetrieben; Stromabnahme von drei Radsätzen; ein Radsatz mit Haftreifen.

LüP 152 mm



02510

Diesellokomotive BR 221 der DB, rot, Ep.IV
Diesel locomotive class 221 of the DB, red livery



02511

Diesellokomotive BR 221 der DB, blau-elfenbein, Ep.IV
Diesel locomotive class 221 of the DB, blue-ivory livery



02300

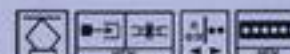
Elektrische Universallokomotive BR 101 der DB AG, Ep. V
Electric general purpose locomotive class 101 of the DB AG

BR 101

Die Deutsche Bahn steht vor der Aufgabe, ihren stark überalterten Fahrzeugpark zu verjüngen. Da die relativ neuen Konstruktionen der DR auf fest verdrahteten Steuerungen mit Reihenschlußmotoren basieren, sind sie den modernen Anforderungen der Bahn nicht gewachsen. Die AEG und die ABB Henschel (heute gemeinsam als ABB Daimler-Benz Transportation firmierend) erhielten 1994 den Auftrag, ein modulares Lokkonzept auf Basis der Drehstromtechnik zu erarbeiten. Basis für dieses Konzept ist die 12X (BR 128 001), die als Versuchs- und Entwicklungsträger fungierte. Aus diesem Konzept bestellte die DB AG die BR 101 (Vmax 220 km/h) als Ersatz für die BR 103 für den Personenfernverkehr. Die Baureihe 145 (Vmax 140 km/h) für den leichten Güterverkehr und Personennahverkehr sowie die BR 152 (Vmax 140 km/h) für den schweren Güterverkehr sind die zwei weiteren bestellten Varianten aus diesem Konzept. Die BR 101 wird seit 1997 im IC-Verkehr eingesetzt. Auch im Güterverkehr ist die BR 101 zu finden, allerdings in der Regel in den Nachtstunden.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit authentischer Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge Bo'Bo'; alle Achsen angetrieben, davon zwei mit je einem Haftreifen; fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung; Stromabnahme wahlweise über Schiene oder Oberleitung; Kurzkupplung.

LüP 159 mm



Hochgeschwindigkeitszug

High speed train



01350

ICE 1-Hochgeschwindigkeitszug der DB AG, 3teilig, Ep. V
ICE 1 high speed train of the DB AG, 3 sections



13778

ICE-Mittelwagen, 1. Klasse, Wagennummer 801 815 der DB AG, Ep. V
ICE middle passenger car, 1st class, car number 801 815 of the DB AG



13771

ICE-Mittelwagen, 2. Klasse, Wagennummer 802 814 der DB AG, Ep. V
ICE middle passenger car, 2nd class, car number 802 814 of the DB AG

ohne Abbildung
without illustration

13774 **DB**

ICE-Mittelwagen, 2. Klasse, Wagennummer 802 325 der DB AG, Ep. V
ICE middle passenger car, 2nd class, car number 802 325 of the DB AG

13775 **DB**

ICE-Mittelwagen, 2. Klasse, Wagennummer 802 055 der DB AG, Ep. V
ICE middle passenger car, 2nd class, car number 802 055 of the DB AG

13776 **DB**

ICE-Mittelwagen, 2. Klasse, Wagennummer 802 312 der DB AG, Ep. V
ICE middle passenger car, 2nd class, car number 802 312 of the DB AG

13777 **DB**

ICE-Mittelwagen, 1. Klasse, Wagennummer 801 028 der DB AG, Ep. V
ICE middle passenger car, 1st class, car number 801 028 of the DB AG

Hochgeschwindigkeitszug

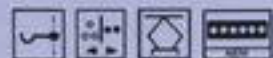
High speed train

ICE

Nachdem in Japan und Frankreich erfolgreich Hochgeschwindigkeitszüge eingesetzt wurden, beschloß die DB, die seit 1973 im Bau befindliche Neubaustrecke Hannover - Würzburg statt mit 200 km/h mit 250 km/h zu betreiben. Eine 1984 ins Leben gerufene Hochgeschwindigkeitsprojektgruppe sollte die entsprechenden Maßnahmen koordinieren.

Nach Abschluß der Versuche mit dem Versuchsträger IC-Experimental wurden die Anforderungskataloge und Bauanträge 1986 an die Industrie übergeben. Die Lieferung der ersten Fahrzeuge erfolgte 1989. Inzwischen sind alle bestellten Einheiten ausgeliefert. Je nach Strecke fahren die Züge in unterschiedlichen, jedoch in der Regel konstanten Kompositionen. Generell sind drei Wagen der 1. Klasse, fünf bzw. sieben Wagen der zweiten Klasse, je ein Wagen mit Restaurant und ein Wagen mit Sonderabteilen in den Zug eingereiht. Der Restaurantwagen teilt die 1.- und die 2.- Klasse-Sektion. Der Wagen mit den Sonderabteilen steht mit den Antennen zum Restaurantwagen. Die auf der Strecke Hamburg - Zürich verkehrenden Triebköpfe sind mit einem zweiten SBB-gerechten Pantographen ausgestattet. Diese Züge haben nur 10, die anderen Züge 12 Mittelwagen. Die Triebköpfe können maximal 14 Zwischenwagen mit einer Geschwindigkeit von 280 km/h befördern.

Das Modell des ICE ist eine maßstäbliche Wiedergabe mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung. Die Grundpackung besteht aus einem auf allen Achsen angetriebenen Triebkopf, einem nichtangetriebenen Triebkopf und einem Zwischenwagen. Stromaufnahme jeweils von der rechten Seite der Triebköpfe, daher echter Wendezugbetrieb möglich. Stromaufnahme umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb. Automatischer Lichtwechsel. Weitere Zwischenwagen sind einzeln erhältlich.



DB

13783

ICE-Bordrestaurantwagen, Wagennummer 804 011 der DB AG, Ep. V

ICE restaurant car, car number 804 011 of the DB AG



DB

13784

ICE-Mittelwagen mit Sonderabteilen, Wagennummer 803 017 der DB AG, Ep. V

ICE central coach with special compartments, car number 803 017 of the DB AG



DB

01351

ICE 1 der DB AG, Ep. V, Ausführung entsprechend den in die Schweiz verkehrenden Zügen mit zwei Pantographen und neuer Farbgebung

ICE 1 of the DB AG, version conforms to the trains running in Switzerland, with two pantographs and new livery

E 44

Die Siemens-Schuckert-Werke in Berlin entwickelten Ende der zwanziger Jahre eine laufachslose Drehgestellokomotive in Anlehnung an die E 15 und E 16. Sie wurde ab 1930 erprobt und war die Grundlage der Serienbestellung der DRG. Ab 1933 wurden die Maschinen in Dienst gestellt. Sie waren als Universallokomotiven konstruiert und erfüllten stets die in sie gestellten Erwartungen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h konnten sie auch vor Eilzügen eingesetzt werden. Die Baureihe wurde auch während des Krieges unter Verwendung von "Heimstoffen" (z. B. Aluminium statt Kupfer) weitergebaut. Sowohl während des Beschaffungszeitraumes als auch nach dem Krieg erfuhren die Loks einige Veränderungen. Die DB musterte die Lokomotiven 1984 aus, die DR erst 1988.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge Bo'Bo'; fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung; Antrieb auf alle Radsätze; zwei Radsätze mit je einem Haftreifen; Stromabnahme von allen Radsätzen; Stromabnahme wahlweise vom Gleis oder Oberleitung.

LüP 127 mm



02420

Universalelektrolokomotive E 44 der DR, Ep. III
General purpose electric locomotive class E 44 of the DR



02423

Universallokomotive BR 244 der DR, Traditionslok der Traditionsgemeinschaft im Betriebshof (Bh) Halle P, Ep. IV
General purpose electric locomotive class BR 244 of the DR, maintained in running condition at Halle P workshop



02425

BR 144 der DB, vorbildentsprechende Farbgebung ozeanblau/beige, Ep. IV
BR 144 of the DB, prototypical livery oceanblue/beige





02413

Elektrische Güterzuglokomotive E 94 der DRG, Ep. II
Electric freight locomotive class E 94 of the DRG



02414

Elektrische Güterzuglokomotive E 94 der DB, Ep. III
Electric freight locomotive class E 94 of the DB

E 94

Sie ist die letzte im Auftrag der DRG gefertigte elektrische Güterzuglokomotive. Sie war für den schweren Güterzugdienst und den Betrieb an schwierigen Rampenstrecken vorgesehen. 1940 wurden die ersten Maschinen bestellt. Auf Wunsch der österreichischen Betriebsstellen wurde eine elektrische Widerstandsbremse eingebaut. Da die Lok das vorgesehene Leistungsprogramm sehr gut erfüllte, wurde sie auch während des zweiten Weltkrieges weitergebaut. Auch nach dem Krieg lieferten BBC, Krupp und Henschel noch einige Lokomotiven an die DB, WLF und Elin an die ÖBB. Die E 94 ist eine der gelungensten elektrischen Lokomotiven Deutschlands. 1995 kam das Aus bei der ÖBB, 1990 stellte die DR die letzten 2 Maschinen ab, die DB 1988.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge Co'Co'; fahrtrichtungsabhängiger Beleuchtung; vier Radsätze angetrieben; ein Radsatz mit Haftreifen; Stromabnahme von 4 Radsätzen; Stromversorgung wahlweise über Schiene oder Oberleitung.

LüP 154 mm



02415

Elektrische Güterzuglokomotive E 94 der DR, Ep. III
Electric freight locomotive class E 94 of the DR



02410

Elektrische Güterzuglokomotive BR 254 (ex E 94) der DR, Ep. IV
Electric freight locomotive class 254 (ex E 94) of the DR



02412

Elektrische Güterzuglokomotive BR 1020 (ex E 94) der ÖBB, Ep. IV
Electric freight locomotive class 1020 (ex E 94) of the ÖBB

Elektrolokomotiven

Electric locomotives



92402
EG 501 der KPEV, Ep. I
EG 201 of the KPEV



92401
E 70 der DRG, Ep. II
E 70 of the DRG

E 70

Ab 1911 wurden auf der Versuchsstrecke Halle - Bitterfeld fünf kleinere elektrische Baumusterlokomotiven mit gleicher Achsfolge zu Erprobungszwecken für den Güterverkehr eingesetzt. Nach der Erprobung, bei denen die Loks bis zu einer Geschwindigkeit von 80 km/h zufriedenstellende Laufergebnisse erzielten, kamen die Maschinen u. a. bei der Wiesen & Wehratalbahn und auf dem schlesischen Netz zum Einsatz. Die letzten Maschinen wurden 1938 ausgemustert.

Die im Modell nachgebildete Version der E 70 entspricht einem Bauvorschlag der Fa. Siemens, der in der Zeitschrift "Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" Jahrgang 8 veröffentlicht wurde, jedoch nicht zur Realisierung kam. Die ehemalige Firma HERR hatte dieses TT-Modell 1964 herausgebracht und nach nur kurzer Zeit die Produktion wieder eingestellt. 1991 konnten die alten Oberteilwerkzeuge bei der Liquidation des Nachfolgeunternehmens "minicar" vor der Verschrottung bewahrt werden. Unter Verwendung dieser Originalwerkzeuge wird das Modell mit überarbeitetem Fahrwerk wieder hergestellt.

LüP 99 mm



02330
Elektrische Universallokomotive
BR 250 der DR, Ep.V
General purpose electric locomotive
class 250 of the DR

BR 250

Das Entwicklungsprogramm der DR sah den Bau einer schweren Güterzuglokomotive ab 1968 vor. Aus diesen Plänen entstand beim LEW Hennigsdorf die 1974 mit 3 Probelokomotiven an die DR ausgelieferte BR 250. 1977 begann die Serienlieferung der nur geringfügig veränderten Lokomotiven. Die für 120 km/h zugelassenen Lokomotiven werden auch im schweren Schnellzugdienst eingesetzt. 1979 wurde, mit einem modifizierten Kegelfederantrieb ausgerüstet, die Maschine 250 002 für 160 km/h zugelassen. Die Lokomotiven bewährten sich so gut, daß eine Lok an die schweizerische Südostbahn zur Bewältigung der Transportaufgaben verliehen wurde. 1990 erfolgte eine Umnummerierung zur BR 155.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung des Vorbildes mit authentischer Beschriftung und Lackierung; Achsfolge Co'Co'; vier Radsätze angetrieben; Stromabnahme von 4 Radsätzen; mit Fahrtrichtung wechselnder Stirnbeleuchtung; wahlweise Stromzufuhr über Schiene oder Oberleitung; 1 Radsatz mit Haftreifen.

LüP 163,5 mm



02332
Elektrische Universallokomotive
BR 155 der DR, Ep. V
General purpose electric locomotive
class 155 of the DR



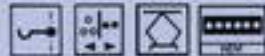
02334
Elektrische Güterzuglokomotive
BR 155 der DB AG „Cargo“, Ep. V
Electric freight locomotive class
155 of the DB AG „Cargo“

BR 243

Die ab 1977 beschaffte Co'Co' Güterzuglokomotive BR 250 war für viele Aufgaben zu schwer. Deshalb bestellte die DR beim LEW Hennigsdorf die BR 243. Durch unterschiedliche Getriebeübersetzungen wurden eine Schnellzuglok als BR 212 und eine Mehrzwecklok als BR 243 konstruiert. Das erste Baumuster wurde 1982 als "Weiße Lady" BR 212 gefertigt. Nach Testfahrten wurde diese Lok in 243001 umgebaut. Die Serienfahrzeuge wurden ab 1984 geliefert. Die BR 212 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h wurde durch die DR erst nach 1990 beschafft. Die Schweizer Südostbahn lieh sich eine Maschine von der DR. Die Lokomotiven der BR 243 sind heute bei der DB AG in allen Bereichen seit 1990 unter der Baureihenbezeichnung 143 bzw. 112 im Einsatz.

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit authentischer Farbgebung und Beschriftung; Achsfolge Bo'Bo'; alle Radsätze angetrieben; Stromabnahme von allen Radsätzen; fahrtrichtungsabhängiger Beleuchtung; Stromzufuhr wahlweise von der Schiene oder Oberleitung; für Einbau eines Digitaldecoders vorbereitet.

LüP 139 mm



92345

Elektrische Lokomotive BR 243 in dekorativer Standausführung
Electric locomotive class BR 243 in decorative stand version



02342

Elektrische Universallokomotive BR 243.0-2 (erste Baureihe) der DR, Ep. IV
General purpose electric locomotive class 243.0-2 (first construction series) of the DR



02340

Elektrische Universallokomotive BR 243.3-9 der DR, Ep. IV
General purpose electric locomotive class 243.3-9 of the DR



02370

BR 243 922-2 der DR, Ep. IV; Ausführung entsprechend des Einsatzes bei der Südostbahn (Schweiz) mit Zusatzbeschriftung und einem Pantographen
BR 243 922-2 of the DR, version conforms to the trains used in the south-east railway (Switzerland) with additional lettering and one pantograph



02343

Elektrische Lokomotive BR 143.0-2 der DB AG in verkehrsroter Farbgebung, Ep. V
DB AG electric locomotive class BR 143.0-2 in traffic-red livery



02347

Elektrische Universallokomotive BR 143.3-9 der DB AG, Ep. V
General purpose electric locomotive class 143.3-9 of the DB AG



02350

Elektrische Schnellzuglokomotive BR 112.0 der DR, Ep. V
Electric express locomotive class 112.0 of the DR



13126

Personenwagen, 2./3. Klasse BCI pr93 der KPEV, Ep. I
Coach BCI pr93, 2nd + 3rd class of the KPEV



13125

Personenwagen (ex Ci pr93) der DR, Ep. III
Coach (ex Ci pr93) of the DR

Preußische Durchgangswagen

Diese ab 1891 entstandenen Wagen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (KPEV) wurden in recht großer Stückzahl beschafft. Sie waren nach dem zweiten Weltkrieg noch auf Bahnen untergeordneter Bedeutung bei der DR vorhanden. Auch der kombinierte Post/Gepäckwagen - ursprünglich als 3. Klasse-Sitzwagen mit Packabteil gebaut - war 70 Jahre im Einsatz, wobei er viele Veränderungen erfuhr.

Die Modelle sind maßstäbliche Nachbildungen mit authentischer Farbgebung und Dekoration.

LüP 91 mm



13115

Personenwagen, ex Ci pr91a der DR, Ep. III
Couch ex Ci pr91a of the DR



13441

Packwagen (ex PwCitr pr95) der DR, Ep. III
Baggage car (ex PwCitr pr95) of the DR



13142

Abteilwagen ohne Bremserhaus, Nr. 59 107 (ex C3pr11), 3. Klasse der DRG, Ep. II
Compartment car without brakeman's cabin, No. 59 107 (ex C3pr11), 3rd class of the DRG



13143

Abteilwagen mit Bremserhaus, (ex C3 pr11), 3. Klasse der DRG, Ep. II,
Compartment car (ex C3 pr11) of the DRG with brakeman's cabin



13450

Gepäckwagen (ex Pw3 pr11) der DR, Ep. III
Baggage car (ex Pw3 pr11) of the DR



13130

Abteilwagen ohne Bremserhaus (ex C3 pr11) der DR, Ep. III
Compartment car without brakeman's cabin (ex C3 pr11) of the DR



13131

Abteilwagen mit Bremserhaus (ex C3 pr11) der DR, Ep. III
Compartment car with brakeman's cabin (ex C3 pr11) of the DR



13451

Gepäckwagen (ex Pw3 pr11) der DB, Ep. III
Baggage car (ex Pw3 pr11) of the DB



13134

Abteilwagen ohne Bremserhaus (ex C3 pr11) der DB, Ep. III
Compartment car without brakeman's cabin (ex C3 pr11) of the DB



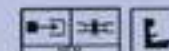
13135

Abteilwagen mit Bremserhaus (ex C3 pr11) der DB, Ep. III
Compartment car with brakeman's cabin (ex C3 pr11) of the DB

Abteilwagen

Um im Nahverkehr auf den Bahnhöfen den Aufenthalt der Züge so kurz wie möglich zu gestalten, mußte der Fahrgastfluß beim Ein- und Aussteigen verbessert werden. Dies versuchte die KPEV mit der Einführung von Abteilwagen zu erreichen. Dabei waren im Gegensatz zu Abteilwagen des vorangegangenen Jahrhunderts die einzelnen Abteile einer Klasse miteinander verbunden. Diese Fahrzeuge wurden erstmals 1911 gebaut. In der Ursprungsversion waren die Toiletten nur von außen zugänglich. Diese Wagen waren noch mit blechbeplankten Holzaufbauten konstruiert. Viele Fahrzeuge waren bis in die fünfziger und sechziger Jahre im Betrieb und wurden dann von beiden deutschen Bahnverwaltungen umgebaut bzw. rekonstruiert. Die Modelle sind maßstäbliche Nachbildungen, der ab 1911 gebauten Fahrzeuge, mit Inneneinrichtung und Kurzkupplungskinematik.

LüP 109,6 mm



Reisezugwagen

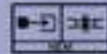
Passenger cars

Einheitspersonenwagen (Austauschbau)

Diese ab 1927 in größeren Stückzahlen und verschiedenen Wagenklassen beschafften Personenwagen waren die ersten von der DRG im Austauschbau beschafften Wagen. Im Gegensatz zu ähnlichen 1922 beschafften Wagen war neben konstruktiven Änderungen auch von Anfang an eine elektrische Beleuchtung eingebaut. Auf Grund der Geräuschentwicklung beim Fahren wurden diese Fahrzeuge auch "Donnerbüchsen" genannt. Die Gepäckwagen entstanden ab 1928 zunächst mit einem stärker gewölbten Dach. Die 1930 gelieferten Fahrzeuge hatten ein flacheres Dach.

Die Modelle sind maßstäbliche Nachbildungen mit authentischer Farbgebung und Beschriftung.

LüP 116 mm



13213

Personenwagen, 3. Klasse Ci-30 der DRG, Ep. II
Coach Ci-30, 3rd class of the DRG



13217

Behelfspackwagen, Pwghs der DB, Ep. III
Auxiliary baggage car Pwghs of the DB



13210

Personenwagen (ex Ci-30) der DR, Ep. III
Coach (ex Ci-30) of the DR



13215

Personenwagen (ex Ci-30) der DR, rot-elfenbein, Ep. IV
Coach (ex Ci-30) of the DR, red-ivory livery



13214

Personenwagen (ex Ci-30) der DR, Ep. IV
Coach (ex Ci-30) of the DR



13216

Personenwagen (ex Ci-30) der DB, Ep. III
Coach (ex Ci-30) of the DB



13218

Personenwagen (ex Ci-30) der DB, rot, Ep. III
Coach (ex Ci-30) of the DB, red livery



13209

Personenwagen, 2. Klasse der ČSD, Ep. III
Coach, 2nd class of the ČSD

ČSD



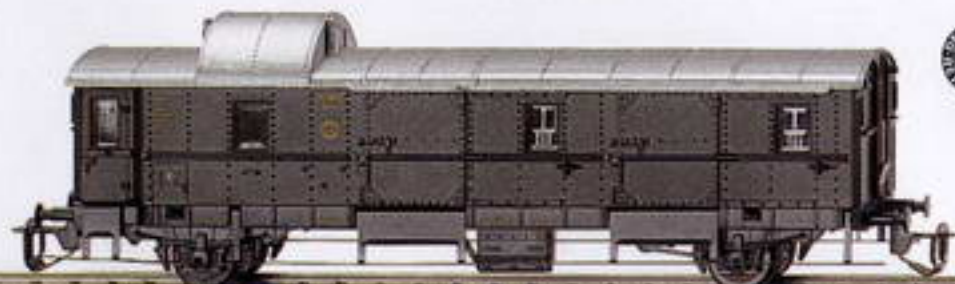
95182

Zachsiger Personenwagen der ČSD,
Ep. IV, Kooperation mit Fa. LOCO
*2-axle coach of the ČSD,
Co-operation with messrs LOCO*



13416

Gepäckwagen (ex Pwi-30) der DB, Ep. III
Baggage car (ex Pwi-30) of the DB



13413

Gepäckwagen Pwi-30
der DRG, Ep. II
*Baggage car Pwi-30
of the DRG*



13414

Gepäckwagen (ex Pwi-30) der DR, Ep. IV
Baggage car (ex Pwi-30) of the DR

13410

Gepäckwagen (ex Pwi-30) der DR, Ep. III
Baggage car (ex Pwi-30) of the DR



13415

Gepäckwagen (ex Pwi-30) der DR, rot, Ep. III
Baggage car (ex Pwi-30) of the DR, red livery

13470

Güterzugpackwagen Pwgs-41 der
DR, LüP 86 mm, Ep. III
*DR freight baggage car Pwgs-41 of
the DR, L.o.b. 3 5/16" (86 mm)*



13471

Güterzuggepäckwagen (ex Pwgs-41)
der DB, LüP 86 mm, Ep. IV
*Freight train luggage carriage
(ex Pwgs-41) of the DB,
L.o.b. 3 5/16" (86 mm)*



Reisezugwagen

Passenger cars



13421

Gepäckwagen, Pwgs-56 der DR, Ep. III
Two-axle baggage coach Pwgs-56 of the DR



13420

Gepäckwagen, Daa der DR, Ep. IV
Two-axle baggage coach Daa of the DR

3achsige Rekowagen

Die unterschiedlichen zweiachsigen Personenwagen der Länderbauarten konnten nach dem zweiten Weltkrieg durch die DR nicht mehr wirtschaftlich unterhalten werden. Daher wurden ab 1962 diese Fahrzeuge aufbauend auf den vorhandenen Untergestellen rekonstruiert. Es entstanden 2- und 3achsige Fahrzeuge, zu denen ab 1964 ein dreiachsiger Gepäckwagen gebaut wurde. Der ab 1961 gebaute Postwagen war nur für die Beförderung von Postgutrollbehältern vorgesehen, eine Bearbeitung der Postsachen während der Fahrt war demzufolge nicht möglich. Die Beschaffung der Pack- und Postwagen endete 1965 bzw. 1964. Da der 1956 gebaute Güterzuggepäckwagen in Güterzügen zunehmend entbehrlich wurde, kamen diese Fahrzeuge ab 1959 vornehmlich mit den Rekowagen in den Reisezugdienst.

Die Modelle sind maßstäbliche Nachbildungen mit authentischer Farbgebung und Dekoration sowie Inneneinrichtung und Kurzkupplungskinematik.

LüP 109,6 mm
(Packwagen - LüP 76 mm)



13222

Reko-Personenwagen, 2achsige, Bg-57 der DR, Ep. III
2-axle rebuild coach Bg-57 of the DR



13225

Reko-Personenwagen, 3achsige, B3g-57 der DR, Ep. III
3-axle rebuild coach B3g-57 of the DR



13223

Reko-Personenwagen, 3achsige, für Traglasten B3gtr-57 der DR, Ep. III
3-axle rebuild coach B3gtr-57 of the DR, with compartment for passengers carrying bulky baggage



13226

Reko-Personenwagen, 2achsige, Baage der DR, Ep. IV
2-axle rebuild coach Baage of the DR



13220

Reko-Personenwagen, 3achsige, Bage der DR, Ep. IV
3-axle rebuild coach Bage of the DR



13224

Reko-Personenwagen, 3achsige, für Traglasten Bagtre der DR, Ep. IV
3-axle rebuild coach Bagtre for bulky baggage of the DR



13430

Reko-Packwagen, 3achsrig, Pw3ge der DR, Ep. III
3-axle rebuild baggage car Pw3ge of the DR



13431

Reko-Packwagen, 3achsrig, Dage der DR, Ep. IV
3-axle rebuild baggage car Dage of the DR



13460

Reko-Postwagen, 3achsrig, Post 3e-ci/12,8 der Deutschen Post, eingestellt bei der DR, Ep. III
3-axle rebuild mail car of the East German Post Administration



13461

Reko-Postwagen, 3achsrig, Post 3a-ci/12,8 der Deutschen Post, eingestellt bei der DR, Ep. IV; 3-axle rebuild mail car of the East German Post Administration, running in DR trains

ohne Abbildung
without illustration

13432

Reko-Packwagen, 3achsrig, Dage der DR, ohne weiße Streifen, Ep. IV
3-axle rebuild baggage car Dage without white line of the DR

13462

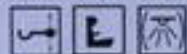
Reko-Postwagen, 3achsrig, Post 3 a-ci/12,8 der Deutschen Post, ohne weißen Streifen, Ep. IV
3-axle rebuild mail car of the East German Post Administration, without white line

4achsige Rekowagen

Die Vielzahl verschiedener vierachsiger Abteilwagen nach dem zweiten Weltkrieg verursachte der DR einen hohen Unterhaltungsaufwand. Um ihn herabzusetzen und den Reisekomfort zu erhöhen, wurden die Fahrzeuge ab 1964 modernisiert. Zunächst wurden Drehgestelle und Untergestelle weiter verwendet. Später wurden neue Untergestelle gebaut und Drehgestelle der Bauart "Görlitz V" eingesetzt. Diese Fahrzeuge konnten für 120 km/h zugelassen werden und wurden nicht nur im Nahverkehr eingesetzt. Zur Ergänzung wurden ab 1969 auch Fahrzeuge mit Gepäckabteil, noch später Speisewagen beschafft. Die Speisewagen sind später zum Teil zu Buffetwagen umgebaut worden.

Die Modelle sind maßstäbliche Nachbildungen des Vorbildes mit authentischer Lackierung und Dekoration mit Inneneinrichtung.

LüP 159,5 mm



13640

Reko-Personenwagen, 4achsrig, B4gwl-64 der DR, Ep. III
4-axle rebuild coach B4gwl-64 of the DR



13601

Reko-Wagen mit Packabteil, 4achsrig, BDghswe der DR, Ep. III/IV, 4-axle rebuild coach BDghswe of the DR, with baggage compartment

Reisezugwagen

Passenger cars



13603

Reko-Wagen, 4achsigt, mit Dienstabteil DBghswe der DR, Ep.IV
4-axle rebuild coach DBghswe of the DR, with railroad stuff compartment



13620

Reko-Wagen, 4achsigt, Bghwe der DR, Ep. IV
4-axle rebuild coach Bghwe of the DR



13750

Reko-Speisewagen, 4achsigt, WRge der MITROPA, Ep. IV
4-axle rebuild dining car WRge of the MITROPA



13602

Reko-Wagen, 4achsigt, mit Dienstabteil DBghswe der DR, grün/elfenbein/braun, Ep.IV
4-axle rebuild coach DBghswe of the DR in green/ivory/brown, with railroad stuff compartment



13621

Reko-Wagen, 4achsigt, Bghwe der DR, grün/elfenbein/braun, Ep. IV
4-axle rebuild coach Bghwe of the DR, green/ivory/brown livery



13751

Reko-Speisewagen, 4achsigt, WRge der MITROPA für Städte-expresszüge der DR, Ep. IV
4-axle rebuild dining car WRge of the MITROPA for fast intercity of the DR



13604

Reko-Wagen, 4achsigt, mit Dienstabteil DBghswe der DR, mit braunem Dach, Ep.IV
4-axle rebuild coach DBghswe of the DR roof in brown varnish, with railroad stuff compartment



13622

Reko-Wagen, 4achsigt, Bghwe der DR mit braunem Dach, Ep. IV
4-axle rebuild coach Bghwe of the DR, roof in brown varnish



13752

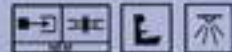
Reko-Bufferwagen, 4achsigt, WRge der MITROPA, braun/elfenbein, Ep. IV
4-axle rebuild buffet car WRge of the MITROPA, brown-ivory livery

Eilzugwagen

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft begann Ende der zwanziger Jahre mit der Beschaffung moderner Reisezugwagen. Aus den verschiedenen Länderbahnvarianten wurden Vereinheitlichungsgrundsätze erstellt, nach denen unter Anwendung der Ganzstahlbauweise verschiedene Musterfahrzeuge entstanden. Darunter waren auch vierachsige Fahrzeuge mit offenen Übergangseinrichtungen an den Stirnseiten und neuen Drehgestellen der Bauart "Görlitz III leicht". Die ab 1930 gebauten Serienfahrzeuge wurden bereits Mitte der dreißiger Jahre mit geschlossenen Übergängen (Faltenbalg) ausgestattet. Dadurch unterscheiden sich diese Fahrzeuge äußerlich nur unwesentlich von den gleichzeitig gebauten Schnellzugwagen. Der wesentliche Unterschied besteht im Grundriß: Die Eilzugwagen hatten keine geschlossenen Abteile und fast alle Mittelgang (so wie heute die sogenannten Großraumabteilwagen). Dazu passend wurde 1932 ein neuer Gepäckwagen beschafft, bei dem erstmals die Schiebetüren innerhalb des Wagens in Taschen liefen. Auch dieser Wagen hatte ursprünglich offene Stirnwandübergänge.

Die Modelle sind maßstäbliche Nachbildungen mit authentischer Lackierung und Dekoration, Inneneinrichtung, Beleuchtung und Kurzkupplung.

LüP 174,6 mm



13317

Karwendel-Expreßwagen, 3. Klasse, C4i-32 der DRG, Wagennummer 16528, Ep. II
Coach, 3rd class, of the special train „Karwendel Express“ of the DRG

13318 und 13319 (ohne Abbildung)

13318: Wagennummer 16539, 13319: Wagennummer 16526



13829

Gepäckwagen des Karwendelexpress der DRG, Ep. II
Baggage car of the special train „Karwendel Express“ of the DRG



13320

Eilzugwagen, 2./3. Klasse BC4i-31 der DRG, Ep. II
Fast passenger train coach BC4i-31, 2nd and 3rd class, of the DRG



13310

Eilzugwagen, 3. Klasse C4i-30 der DRG, Ep. II
Fast passenger train coach C4i-30, 3rd class, of the DRG



13820

Eilzug-Gepäckwagen, Pw4i-32 der DRG, Ep. II
Fast passenger train baggage car Pw4i-32 of the DRG

Reisezugwagen

Passenger cars



13311

Eilzugwagen, 2. Klasse (ex C4i-30) der DR, Ep. III
Fast passenger train coach, 2nd class, (ex C4i-30) of the DR



13312

Eilzugwagen, 2. Klasse (ex C4i-30) der DB, Ep. III
Fast passenger train coach, 2nd class, (ex C4i-30) of the DB



13321

Eilzugwagen, 1./2. Klasse (ex BC4i-31) der DR, Ep. III
Fast passenger train coach, 1st and 2nd class, (ex BC4i-31) of the DR



13322

Eilzugwagen, 1./2. Klasse (ex BC4i-31) der DB, Ep. III
Fast passenger train coach, 1st and 2nd class, (ex BC4i-31) of the DB



13821

Eilzuggepäckwagen, (ex Pw4i-32) der DR, Ep. III
Fast passenger train baggage car, (ex Pw4i-32) of the DR



13822

Gepäckwagen, (ex Pw4i-32) der DB, Ep. III
Fast passenger train baggage car, (ex Pw4i-32) of the DB

Reisezugwagen

Passenger cars



13313

Eilzugwagen, 2. Klasse (ex C4i-30) der DR, Ep. IV
Fast passenger train coach, 2nd class, (ex C4i-30) of the DR



13323

Eilzugwagen, 1./2. Klasse (ex BC4i-31) der DR, Ep. IV
Fast passenger train coach, 1st and 2nd class, (ex BC4i-31) of the DR



13823

Gepäckwagen, (ex Pw4i-32) der DR, Ep. IV
Fast passenger train baggage car, (ex Pw4i-32) of the DR



13314

Eilzugwagen, 2. Klasse, Bp der ÖBB, „Jaffa“-Lackierung, Ep. IV
Fast passenger train coach, 2nd class of the ÖBB, Bp, „Jaffa“-livery



13325

Eilzugwagen, 1./2. Klasse AByse 618 der DB, Ep. IV
Fast passenger train coach, 1st and 2nd class, AByse 618 of the DB



13340

Eilzugwagen, 2. Klasse Bye 655 der DB, Ep. IV
Fast passenger train coach, 2nd class, Bye 655 of the DB



13825

Eilzuggepäckwagen, Dye 974 der DB, Ep. IV
Fast passenger train baggage car, Dye 974 of the DB



13324

Eilzugwagen 1./2. Klasse, ABp der ÖBB, „Jaffa“-Lackierung, Ep. IV
Fast passenger train coach, 1st/2nd class of the ÖBB, ABp, „Jaffa“-livery



13824

Eilzuggepäckwagen, D der ÖBB, „Jaffa“-Lackierung, Ep. IV
Fast passenger train baggage car of the ÖBB, D, „Jaffa“-livery

Reisezugwagen

Passenger cars

m-Wagen der DB

Die m-Wagen prägten den Fernverkehr der DB über viele Jahrzehnte. In den blauen F-Zügen der fünfziger Jahre waren sie bereits zu finden. Im Laufe ihrer Dienstzeit erfuhren sie die verschiedensten Lackierungen und auch technische Änderungen. Die letzten Umbauten wurden an den Wagen für die Vorbereitung im InterRegio-Einsatz vorgenommen. Die DB beschaffte von 1954 bis 1979 über 6000 solche Wagen. Die Vorbilder für unsere Modelle sind die ab 1962 beschafften Wagen, bei denen die Wagen zweiter Klasse auch 1200 mm breite Fenster besitzen. Die Typreihe dieser Wagen umfaßt auch Dienstwagen, Postwagen sowie Schlaf-, Liege- und Speisewagen.

Die Modelle sind maßstäbliche Nachbildungen mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung; Inneneinrichtung; für Innenbeleuchtung vorbereitet; Kurzkupplung; das Lichtraumprofil der zu befahrenden Strecken muß der NEM 103 entsprechen.

LüP 220 mm



13677

Reisezugwagen, 2. Klasse, B4üm-63 der DB, Ep. IV, blau/elfenbein
Passenger car, 2nd class B4üm-63 of the DB, blue/ivory



13676

Reisezugwagen BDM, kombinierter Sitz-/ Gepäckwagen
BD4üm-63 der DB, blau/elfenbein, Ep. IV
DB combined seating/baggage car BD4üm-63, blue/ivory, Ep. IV

13689

IC-Wagen, kombinierter Sitz-Dienstwagen
BDms 273 in IC-Farbgebung, DB AG, Ep. V
IC-carriage, combined seating/service carriage
BDms 273m, in IC-livery of the DB AG

ohne Abbildung
without illustration

13679

Reisezugwagen, 1. Klasse, A4üm-63 der
DB, Ep. IV, blau/elfenbein
Passenger car, 1st class A4üm-63 of the
DB, blue/ivory

ohne Abbildung
without illustration



13688

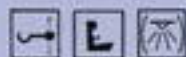
IC-Wagen, 2. Klasse Bm 235.0 der DB AG, Ep. V
IC-carriage, 2nd class, Bm 235.0 of the DB AG

Y-Wagen

Mit Beginn der sechziger Jahre beschaffte die DR moderne Reisezugwagen Typ B der OSShD (Eisenbahnverband der Osteuropäischen Bahnverwaltungen). Eine Weiterentwicklung stellen die nach UIC-Norm als Typ Y bezeichneten Wagen dar, die ab 1968 beschafft wurden. Die vom Waggonbau Bautzen hergestellten Wagen wurden nach ganz Osteuropa und nach Afrika geliefert. Zu diesem Typ passend wurden auch Speisewagen und Bahnpostwagen beschafft.

Die Modelle besitzen eine Inneneinrichtung und sind für Innenbeleuchtung (Art. 08816) vorbereitet.

LüP 195 mm



13810 A

Postwagen Typ Y, Post m-bll/24,2 der Deutschen Post, Ep. IV
Mail car type Y of the East German Post Administration,
running in DR trains

13812 A

Postwagen Typ Y, Post m-bll/24,2, Ep. III
Mail car type Y of the East German Post
Administration, running in DR trains


ohne Abbildung
without illustration




Reisezugwagen

Passenger cars




13630 A 
Schnellzugwagen Typ Y, 1./2. Klasse,
AB4ge-68 der DR, Ep. III
*Express train passenger car type Y, 1st
and 2nd class, AB4 ge-68 of the DR*




13610 A 
Schnellzugwagen Typ Y, 1./2. Klasse,
ABme der DR, Ep. IV
*Express train passenger car type Y, 1st
and 2nd class, ABme of the DR*






13633 A 
Schnellzugwagen Typ Y, 1. Klasse,
Ame der DR, Ep. IV
*Express train passenger car type Y,
1st class, Ame of the DR*



13632 A 
Schnellzugwagen Typ Y, 2. Klasse,
Bme der DR, Ep. IV
*Express train passenger car type Y,
2nd class, Bme of the DR*




13611   
Schnellzugwagen Typ Y, 1./2. Klasse,
ABm der CSD, Ep. IV
*Express train passenger car type Y,
1st/2nd class, ABm of the CSD*




13639 
Schnellzug-Musterwagen Typ Y
der DR aus nichtrostendem Stahl,
Ep. III
*Express train passenger car
type Y, made of stainless steel*




13616 A 
Schnellzugwagen Typ Y, 1./2. Klasse, ABme der DR, grün/elfenbein/braun, Ep. IV
*Express train passenger car type Y, 1st and 2nd class, ABme of the DR, green/
ivory/brown livery*




13615 A 
Schnellzugwagen Typ Y, 1. Klasse, in den Farben des Städteexpress der DR, Ep. IV
Express train passenger car type Y, 1st class, for fast intercity trains of the DR



13631 A 
Schnellzugwagen Typ Y, 2. Klasse, in den Farben des Städteexpress der DR, Ep. IV
Express train passenger car type Y, 2nd class, for fast intercity trains of the DR



13638 A 
Reisezugwagen Typ Y, 1. Klasse, A 506 der DB AG, Interregiofarbgebung, Ep. V
Passenger car type Y, 1st class, A 506 of the DB AG, interregional livery

Reisezugwagen

Passenger cars



13760 A
Speisewagen Typ Y, WR4g der MITROPA, Ep. III
Dining car type Y, WR4g of the MITROPA





13710 A
Speisewagen Typ Y, WRg der MITROPA, Ep. IV
Dining car type Y, WRg of the MITROPA



13714
Speisewagen Typ Y, WRg der MITROPA, frühe Lackierung der Ep. IV
Dining car type Y, WRg of the MITROPA, early livery of Ep. IV



13711  
Speisewagen Typ Y der CSD, Ep. IV
Dining car type Y of the CSB

ČSD



13720
Schlafwagen Typ Y, WLABgm der MITROPA, Ep. IV
Sleeping car type Y, WLABgm of the MITROPA



13725
Schlafwagen Typ Y, WLAB⁵⁷¹ der MITROPA, Ep. V
Sleeping car type Y, WLAB⁵⁷¹ of the MITROPA



13634 A
Schnellzugwagen Typ Y, 1./2. Klasse der DB AG, grün/elfenbein/braun, Ep. V
Express train car type Y, 1st and 2nd class of the DB AG, green/ivory/brown



13635 A
Schnellzugwagen Typ Y, 1. Klasse der DB AG, grün/elfenbein/braun, Ep. V
Express train car type Y, 1st class of the DB AG, green/ivory/brown



13636
Schnellzugwagen Typ Y, 2. Klasse der DB AG, grün/elfenbein/braun, Ep. V
Express train car type Y, 2nd class of the DB AG, green/ivory/brown



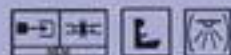


Doppelstockwagen

Die Geschichte der doppelstöckigen Personenwagen reicht weit zurück. Bereits 1868 fuhren auf der Altona-Kieler-Eisenbahn derartige Fahrzeuge. Mitte der dreißiger Jahre beschaffte die Lübeck-Büchener-Eisenbahn nach modernen Grundsätzen des Leichtbaues doppelstöckige Wendezüge, die in Görlitz gebaut wurden. Als Ende der vierziger Jahre der Berufsverkehr stark anstieg, griff die DR auf diese Konstruktion zurück. Es entstanden ab 1952 verschiedene festgekuppelte Fahrzeugtypen, die nur als zusammenhängende Züge zu fahren waren. 1971 erschien dann der erste Doppelstock-Einzelwagen. Auch die Firma Talbot beschäftigte sich mit dem Bau von Doppelstock-Fahrzeugen für die NS, SNCF und die SBB. Aus diesen Entwicklungen leitet sich das zukunftsweisende Konzept DO 2000 des Waggonbaus Görlitz ab. Die ersten Fahrzeuge dieses Typs liefen auf den Strecken Ingolstadt - München und Augsburg - München.

Unser Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung dieser Wagen mit authentischer Beschriftung und Dekoration. Die Inneneinrichtung entspricht in ihrer Farbgebung dem Vorbild. Das Modell ist für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet. Das Fahrzeug ist mit Kurzkupplungskinematik ausgerüstet. Durch die maßstäbliche Nachbildung ist das Modell erst ab Radien von 330 mm einsetzbar, das Lichtraumprofil muß der NEM 103 entsprechen.

LüP 223 mm



DB



13790

Doppelstockwagen, 2. Klasse DBz 750 der DB AG, Ep. V
Double-deck car, 2nd class, DBz 750 of the DB AG

DB



13791

Doppelstockwagen, 1./2. Klasse DABz 755 der DB AG, Ep. V
Double-deck car, 1st and 2nd class, DABz 755 of the DB AG

DB



13799

Doppelstockwagen, 2. Klasse DBz 750 der DB, Ep. V
Double-deck car, 2nd class, DBz 750 of the DB

DB



13798

Doppelstockwagen, 1./2. Klasse DABz 755 der DB, Ep. V
Double-deck car, 1st and 2nd class, DABz 755 of the DB

DB



13794

Doppelstockwagen, 1./2. Klasse DABz 755 der DB AG, verkehrsrot, Ep. V
Double-deck car, 1st and 2nd class, DABz 755 of the DB AG, traffic red

DB



13795

Doppelstockwagen, 2. Klasse DBz 750 der DB AG, verkehrsrot, Ep. V
Double-deck car, 2nd class, DBz 750 of the DB AG, traffic red

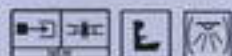
Reisezugwagen

Passenger cars

Doppelstockzug der DR

Die Doppelstockzüge der Deutschen Reichsbahn gehen auf eine sehr erfolgreiche Konstruktion der Lübeck-Büchener-Eisenbahn zurück. Als Anfang der 50er Jahre ein großer Platzbedarf in den Berufsverkehrszügen bestand, griff die DR auf diese Bauart des Reisezugwagens zurück. Im Waggonbau Görlitz entstanden 1952 die ersten vierteiligen Einheiten in 3. Klasse-Ausführung. Mit Abschaffung der 3. Klasse wurden die Züge in die zweite Klasse übernommen und die Bezeichnung von DC 13 in DB 13 umgeändert (ab 1966 DBv). Neben Fahrzeugen mit Quersitzen im Unterstock und Oberstock wurden auch Fahrzeuge mit Längssitzbänken im Unterstock beschafft. Alle Sitze waren ursprünglich Lattensitze (3. Klasse). Da im Reparaturfall ein erheblicher Kapazitätsausfall entstand, wurden 1954 auch zweiteilige Einheiten beschafft (DC 7, ab 1966 DBz(e)). Diese wiesen gegenüber den vierteiligen Einheiten von 1952 nur geringfügige Änderungen in der Inneneinrichtung auf. Die ab 1961 gelieferten vierteiligen Einheiten DB 13 (ab 1966 DBve) unterscheiden sich in der Ausführung der Wagenenden entscheidend von der Ursprungsausführung. Waren die Fahrzeuge der Baureihe von 1952 nur für 100 km/h zugelassen, haben alle anderen Fahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von 115 km/h. Ab 1970 wurden Doppelstockzüge mit Wendezugsteuereinrichtung (DBvqe) in Dienst gestellt. Da jeweils nur eine Einheit geschoben werden durfte, wurde bei großer Kapazitätsnachfrage die Lok zwischen zwei vierteilige Einheiten eingestellt, so daß in beide Richtungen eine Einheit geschoben wurde. Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung eines vierteiligen Doppelstockzuges DB 13 des Baujahres 1952, mit Kurzkupplung an den Wagenenden, Inneneinrichtung und authentischer Farbgebung und Dekoration. Um den Platzverhältnissen des Modellbauers besser zu entsprechen, wird der Zug als zweiteilige Einheit, die mit zwei Mittelteilen ergänzt werden kann, angeboten.

LüP der vierteiligen Einheit 623 mm
LüP der zweiteiligen Einheit 342 mm



13730

2 Endwagen für 4teiligen Doppelstockzug DB 13 der DR, überarbeitete Neuauflage, erstmals in Ep. III-Beschriftung, Ep. III
2 end carriages for four-part double-deck train DB 13 of the DR, revised new production run, in Ep. III for the first time lettering



13740

2 Mittelwagen für DB 13 der DR, Ep. III
2 middle passenger cars DB 13 of the DR

01355

Doppelstockzug DB 13 der DR, 4teilig, Ep. III
Double deck train DB 13 of the DR, four parts

ohne Abbildung
without illustration



13652

Reisezugwagen, 2. Klasse Bmhe der DR, Ursprungslackierung grün/grau, Ep. IV
Passenger train car, 2nd class Bmhe of the DR, original livery green/grey



13654

Reisezugwagen, 2. Klasse Bmhe der DR, Wagennummer 12 294, grün/braun, Ep. IV
Passenger train car, 2nd class Bmhe of the DR, car number 12 294, green/brown livery

ohne Abbildung
without illustration

13650

Reisezugwagen, 2. Klasse Bmhe der DR, Wagennummer 11 980, grün/braun, Ep. IV
Passenger train car, 2nd class Bmhe of the DR, car number 11 980, green/brown



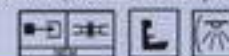
13651

Reisezugwagen, 2. Klasse Bmhe der DR, grün/elfenbein/braun, Ep. IV
Passenger train car, 2nd class Bmhe of the DR, green/ivory/brown livery

Halberstädter Reisezugwagen

Ab 1978 baute das Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Halberstadt moderne Reisezugwagen als Großraumabteilwagen mit Mitteleinstiegen, deren Hauptabmessungen dem UIC Typ X entsprechen. Obwohl die Raumaufteilung dem eines Nahverkehrswagens entspricht, wird dieses Fahrzeug überwiegend im innerdeutschen Fernverkehr eingesetzt. Auch in der Farbgebung des Städteexpressverkehrs ist dieser Wagen gefahren. Die Fahrzeuge sind ab 1990 im Raw Delitzsch für den Regionalexpress aufgearbeitet worden. Bei den ersten Fahrzeugen wurde die Inneneinrichtung in ihrer Anordnung belassen, später jedoch änderte sich der Grundriß. Die Modelle sind maßstäbliche Nachbildungen mit authentischer Lackierung und Dekoration, Inneneinrichtung, vorbereitet für Innenbeleuchtungsnachrüstset, Kurzkupplungskinematik, das Lichtraumprofil muß der NEM 103 entsprechen.

LüP 220 mm



Reisezugwagen

Passenger cars



13653

Reisezugwagen, 2. Klasse, By der DR, Regionalbahnfarbgebung, Ep. V
Passenger train car, 2nd class By of the DR, regional railroad livery



13655

Reisezugwagen, 1./2. Klasse, ABy der DR, Regionalbahnfarbgebung, Ep. V
Passenger train car, 1st/2nd class ABy of the DR, regional railroad livery



13658

Reisezugwagen, 2. Klasse, Byu der DB AG, Wagennummer 21-45 125, Ep. V
Passenger train car, 2nd class Byu of the DB AG, car number 21-45 125

ohne Abbildung
without illustration

13657

Reisezugwagen, 2. Klasse, Byu der DB AG, Wagennummer 21-45 012, Ep. V
Passenger train car, 2nd class Byu of the DB AG, car number 21-45 012

13659

Reisezugwagen, 1./2. Klasse, ABm der DB AG, Ep. V
Passenger train car, 1st/2nd class ABm of the DB AG



13663

Schnellzugwagen Typ „Halberstadt“ der DR, in Farbgebung der Städteexpresszüge der DR, Ep. IV
DR express train car, type „Halberstadt“, in DR urban express train livery



13660

Regionalbahnwagen, 2. Klasse, Typ „Halberstadt“ der DB AG, verkehrsrot, Ep. V
DB AG 2nd class regional railroad car, type „Halberstadt“, traffic red



13661

Regionalbahnwagen, 1./2. Klasse, Typ „Halberstadt“ der DB AG, verkehrsrot, Ep. V
DB AG 1st/2nd class regional railroad car, type „Halberstadt“, traffic red

Güterwagen

Freight cars

Offene Güterwagen

Regelbauart

Standard design gondolas

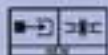
Güterwagen

Der Güterverkehr ist der Ausgangspunkt der Entwicklungsgeschichte der Eisenbahn. In den ersten Jahren gab es einfache offene Wagen mit niedrigen Bordwänden und für nässeempfindliche Güter gedeckte Güterwagen. Waren die Güterwagen ursprünglich überwiegend aus Holz gefertigt, dominieren heute Ganzstahlwagen oder Wagen aus Leichtmetall. Mit zunehmenden Ladegewichten wurden auch mehr Drehgestellfahrzeuge eingesetzt, doch ist auch heute noch die Zahl der zweiachsigen Güterwagen sehr hoch. Entsprechend den besonderen Eigenschaften und dem Transportaufkommen bestimmter Ladegüter sind im Laufe der Jahrzehnte zahlreiche Spezialgüterwagen entstanden. Kühlwagen und Kesselwagen dürften jedem bekannt sein.

Es gab aber auch recht exotisch anmutende Fahrzeuge, wie z. B. Wagen für den Transport von Rennpferden.

Die Palette der TILLIG-Güterwagenmodelle umfaßt eine Vielzahl solcher Fahrzeuge, so daß ein vorbildentsprechender Güterzugverkehr nachgebildet werden kann, gemischte Nahgüterzüge für die Nebenbahn wie auch TEEM, Durchgangsgüterzüge oder Ganzzüge auf der Hauptbahn.

Für alle Güterwagen auf den nächsten Seiten gilt das folgende Symbol, außer es ist ein anderes angegeben.



14270

Offener Güterwagen der Verbandsbauart, Omu der DR ohne Bremserhaus, LüP 76 mm, Ep. III
Gondola (German Freight Car Association design) Omu of the DR without brakeman's cabin, L.o.b. 3" (76 mm)



14271

Offener Güterwagen der Verbandsbauart, Omu der DB ohne Bremserhaus, LüP 76 mm, Ep. III
Gondola (German Freight Car Association design) Omu of the DB without brakeman's cabin, L.o.b. 3" (76 mm)



14231

Offener Güterwagen mit Stahlwänden, Ommps der SNCF, LüP 76 mm, Ep. III
All-steel gondola Ommps of the SNCF, L.o.b. 3" (76 mm)



14280

Offener Güterwagen der Verbandsbauart, Omu der DR mit Bremserhaus, LüP 81,5 mm, Ep. III
Gondola (German Freight Car Association design) Omu of the DR with brakeman's cabin, L.o.b. 3 3/16" (81,5 mm)



14281

Offener Güterwagen der Verbandsbauart, Omu der DB mit Bremserhaus, LüP 81,5 mm, Ep. III
Gondola (German Freight Car Association design) Omu of the DB with brakeman's cabin, L.o.b. 3 3/16" (81,5 mm)



14234

Offener Güterwagen französischer Bauart, Elo in Beschriftung der DR, LüP 76 mm, Ep. IV
Gondola French construction type, with Elo of the DR lettering, L.o.b. 3"



14252
Offener Güterwagen mit Stahlwänden, Ommu 40 der DR,
 LüP 83 mm, Ep. III
All-steel gondola Ommu 40 of the DR, L.o.b. 3 1/4" (83 mm)



14247
Offener Güterwagen mit Stahlwänden, Ommu 40 der DB,
 LüP 83 mm, Ep. III
All-steel gondola Ommu 40 of the DB, L.o.b. 3 1/4" (83 mm)



14240
Offener Güterwagen mit Stahlwänden, Es der DR, LüP 83 mm,
 Ep. IV
All-steel gondola Es of the DR, L.o.b. 3 1/4" (83 mm)



14249
Offener Stahlgüterwagen mit Kohle, Es der DR, LüP 83 mm,
 Ep. IV
All-steel gondola Es of the DR, with coal loaded, L.o.b. 3 1/4" (83 mm)



14250
Offener Güterwagen Stahlbauart mit Sand, Es der DR, LüP 83 mm, Ep. IV
All-steel gondola Es of the DR, with sand load, L.o.b. 3 1/4" (83 mm)



14253
Offener Güterwagen mit Stahlwänden, Es der DB, LüP 83 mm, Ep. IV
All-steel gondola Es of the DB, L.o.b. 3 1/4" (83 mm)



14254
Offener Güterwagen mit Schrottladung der DB, Ep. V, in Kooperation mit Fa. MODELL + DIORAMABAU GmbH
Freight gondola with scrap metal of the DB, Ep. V, Co-operation with messrs MODELL + DIORAMABAU GmbH



14255
Offener Güterwagen mit Stahlwänden, Kohleladung, Es der DB AG, Ep. V
All-steel gondola, with coal loaded, Es of the DB AG, L.o.b. 3 1/4" (83 mm)



15220
Offener Güterwagen, Eas der DR, LüP 117 mm, Ep. IV
Gondola Eas of the DR, L.o.b. 4 5/8" (117 mm)



15221
Offener Güterwagen, Eaos der DB, LüP 117 mm, Ep. IV
Gondola Eaos of the DB, L.o.b. 4 5/8" (117 mm)



15228
Offener Güterwg. mit Kohleladung, Es der DB AG, LüP 117 mm, Ep. V
Freight gondola Es of the DB AG, with coal loaded, L.o.b. 4 5/8" (117 mm)



15230
Offener Güterwagen, Eas der ÖBB, LüP 117 mm, Ep. V
Gondola Eas of the ÖBB, L.o.b. 4 5/8" (117 mm)

Güterwagen

Freight cars

Offene Güterwagen - Sonderbauart

Special design open freight car



15223

Offener Güterwagen, Eas der NS, LüP 117 mm, Ep. IV
Gondola, Eas of the NS, L.o.b. 4 5/8" (117 mm)



15222

Offener Güterwagen, Eas der SBB, grau, LüP 117 mm, Ep. IV
Gondola, Eas of the SBB, grey livery, L.o.b. 4 5/8" (117 mm)



15224

Offener Güterwagen, Eas der SBB, pink, LüP 117 mm, Ep. IV
Gondola, Eas of the SBB, pink livery, L.o.b. 4 5/8" (117 mm)



15225

Offener Güterwagen, Eas-x der SNCF, LüP 117 mm, Ep. IV
Gondola, Eas-x of the SNCF, L.o.b. 4 5/8" (117 mm)



15210

Selbstentladewagen, 00tu der DR, LüP 108 mm, Ep. IV
High capacity hopper car, 00tu of the DR, L.o.b. 4 1/4" (108 mm)



15211

Selbstentladewagen, Fal der Gelsenkirchener Bergwerks-AG,
LüP 108 mm, Ep. IV
High capacity hopper car, Fal of the „Gelsenkirchener Bergwerks-AG“, L.o.b. 4 1/4" (108 mm)



15213

Selbstentladewagen, Falns „EVA“ der DB, LüP 108 mm, Ep. IV
High capacity hopper car, Falns „EVA“ of the DB, L.o.b. 4 1/4" (108 mm)



95310

Selbstentladewagen, 00t der DRG, LüP 110 mm, Ep. II,
High capacity hopper car, 00t of the DRG, L.o.b. 4 5/16" (110 mm)

95310 - 95314

Kooperation mit Fa. Zerba
Co-operation with messrs Zerba



95312

Schüttgutwagen, 00t der DR, LüP 110 mm, Ep. III,
Dump car. 00t of the DR. L.o.b. 4 5/16".



95313

Selbstentladewagen, grau, der DR, Ep. IV
High capacity hopper car, grey, of the DR



95314

Selbstentladewagen, weiß, der DB, Ep. IV
High capacity hopper car, white, of the DB



95311

Selbstentladewagen, Fals der DB AG, LüP 110 mm, Ep. V,
High capacity hopper car, Fals of the DB AG, L.o.b. 4 5/16" (110 mm)

Güterwagen

Freight cars



95151 **Schüttgutwagen** der DR, ohne Deckel, LüP 106 mm, Ep. IV, Kooperation mit Fa. LOCO
Dump car without hatch of the DR, L.o.b. 4 1/8" (106 mm), Co-operation with messrs LOCO

Wagen mitöffnungsfähigem Dach

Freight cars with roof to open (Art. 95152)



95152 **Schüttgutwagen** der DR, gealtert mit Deckel, LüP 106 mm, Ep. IV, Kooperation mit Fa. LOCO
Dump car with hatch, weathered, of the DR, L.o.b. 4 1/8" (106 mm), Co-operation with messrs LOCO



95159 **Schüttgutwagen** der ČSD mit Ladegut, türkis, Ep. IV, LüP 106 mm, Kooperation mit Fa. LOCO
Dump car with hatch of the ČSD with load, turquoise, L.o.b. 4 1/8" (106 mm), Co-operation with messrs LOCO

95158 A (ohne Abbildung) **ČD**
Schüttgutwagen der ČD, gelb, Ep. V, Kooperation mit Fa. LOCO;
Dump car of the ČD, yellow, Co-operation with messrs LOCO



95160 **Schüttgutwagen** der DR, mit Ladegut, Ep. IV, LüP 106 mm, Kooperation mit Fa. LOCO;
Dump car with hatch, with load of the DR, L.o.b. 4 1/8" (106 mm), Co-operation with messrs LOCO



95161 **Schüttgutwagen** der DR, mit Ladegut „Getreide“, Ep. IV, LüP 106 mm
Dump car with hatch „grain“, with load of the DR, L.o.b. 4 1/8" (106 mm), Co-operation with messrs LOCO



95162 **Schüttgutwagen Cargo** der DB AG, Ep. V, LüP 106 mm, Kooperation mit Fa. LOCO
Hopper car with hatch of the DB AG, L.o.b. 4 1/8" (106 mm), Co-operation with messrs LOCO

Behälterwagen 95121, 95122, 95123, 95124, 95127
Receptable cars
Kooperation mit Fa. LOCO
Co-operation with messrs LOCO



ČSD **95121** **Zementsilowagen** Uacs der ČSD, Ep. IV, LüP 130 mm, Storage bin car Uacs of the ČSD, L.o.b. 5 1/8" (130 mm)



ČD **95122** **Zementsilowagen** Uacs der ČD, Ep. V, LüP 130 mm Storage bin car Uacs of the ČD, L.o.b. 5 1/8" (130 mm)



ČSD **95123** **4achsiger Silowagen** „Beroun“ der ČSD, Ep. V, LüP 130 mm
4-axle storage bin car „Beroun“ of the ČSD, Ep. V, L.o.b. 5 1/8" (130 mm)



ČD **95124** **Zementsilowagen** Uacs „Prachovice“ der ČD, Ep. V, LüP 130 mm Storage bin car Uacs „Prachovice“ of the ČD, L.o.b. 5 1/8" (130 mm)



ČD **95125** **Silowagen „KVK“** der ČD, Ep. V, LüP 130 mm Storage bin car „KVK“ of the ČD, L.o.b. 5 1/8" (130 mm)


Güterwagen

Freight cars

Wagen mit öffnungsfähigem Dach

Freight cars with roof to open



95154 

Schüttgutwagen der DB, mit Deckel, LüP 106 mm, Ep. IV, Kooperation mit Fa. LOCO

Dump car with hatch, L.o.b. 4 1/8" (106 mm), Co-operation with messrs LOCO



14710

Klappdeckelwagen, Kmm 57 der DR, LüP 81,5 mm, Ep. III

Hinged cover car Kmm 57 of the DR, L.o.b. 3 3/16" (81,5 mm)




95101

Hubschiebedachwagen, Tms der DR, LüP 83 mm, Ep. IV, Kooperation mit Fa. LOCO

Sliding roof gondola Tms of the DR, L.o.b. 3 1/4" (83 mm), Co-operation with messrs LOCO



95157 

Schüttgutwagen der ČD, gealtert mit Deckel, LüP 106 mm, Ep. V, Kooperation mit Fa. LOCO

Dump car, ČD, weathered with hatch, L.o.b. 4 1/8" (106 mm), Co-operation with messrs LOCO



14711

Klappdeckelwagen, Kmm 57 der DR, LüP 81,5 mm, Ep. IV

Hinged cover car Kmm 57 of the DR, L.o.b. 3 3/16" (81,5 mm)



95104

Hubschiebedachwagen, Tms der DB, LüP 83 mm, Ep. IV, Kooperation mit Fa. LOCO

Sliding roof gondola Tms of the DB, L.o.b. 3 1/4" (83 mm), Co-operation with messrs LOCO

Gedekte Güterwagen

Box cars



14111

Gedekter Güterwagen „Kassel“, G der DR, LüP 76 mm, Ep. III
Boxcar „Kassel“ G of the DR, L.o.b. 3" (76 mm)



14112

Gedekter Güterwagen „Kassel“, Gr 20 der DB, LüP 76 mm, Ep. III
Boxcar „Kassel“ Gr 20 of the DB, L.o.b. 3" (76 mm)



14122

Gedekter Güterwagen „Kassel“, Gr 20 der DB, mit Bremserhaus,
 LüP 81,5 mm, Ep. III
*Boxcar „Kassel“ Gr 20 of the DB, with brakeman's cabin,
 L.o.b. 3 3/16" (81,5 mm)*



14121

Gedekter Güterwagen „Kassel“, G der DR, mit Bremserhaus,
 LüP 81,5 mm, Ep. III
*Boxcar „Kassel“ G of the DR, with brakeman's cabin,
 L.o.b. 3 3/16" (81,5 mm)*

Wagen mitöffnungsfähigem Dach

Freight cars with roof to open



95102

Hubschiebedachwagen
 Tms der DR, gealtert, graues Dach,
 LüP 83 mm, Ep. IV,
 Kooperation mit Fa. LOCO
*Sliding roof gondola Tms of the DR,
 weathered, grey roof,
 L.o.b. 3 1/4" (83 mm),
 Co-operation with messrs LOCO*

Güterwagen

Freight cars



14120
Gedeckter Güterwagen „Kassel“, G der DR, mit Bremserhaus, LüP 81,5 mm, Ep. IV
Boxcar „Kassel“ G of the DR, with brakeman's cabin, L.o.b. 3 3/16" (81,5 mm)



14134
Gedeckter Güterwagen, G 10 der DR, LüP 76 mm, Ep. III
Boxcar G 10 of the DR, L.o.b. 3" (76 mm)




14135
Gedeckter Güterwagen, G 10 der DR, LüP 76 mm, Ep. IV
Boxcar G 10 of the DR, L.o.b. 3" (76 mm)




14160
Gedeckter Güterwagen Dresden, G1 der DR, LüP 91 mm, Ep. III
Boxcar „Dresden“ G1 of the DR, L.o.b. 3 1/4" (91 mm)



15112 
Gedeckter Güterwagen „Bromberg“, GGrrts der DR, LüP 132 mm, Ep. III
Boxcar „Bromberg“ GGrrts of the DR, L.o.b. 5 1/4" (132 mm)



15110 
Gedeckter Güterwagen „Bromberg“, GGths der DR, LüP 132 mm, Ep. IV
Boxcar „Bromberg“ GGths of the DR, L.o.b. 5 1/4" (132 mm)



95180
Gedeckter Güterwagen der ČSD, mit Bremserhaus, LüP 83 mm, Ep. IV, Kooperation mit Fa. LOCO
Boxcar with brakeman's cabin of the ČSD, L.o.b. 3 1/4" (83 mm), Co-operation with messrs LOCO



95228

Leig-Einheit der DR, LüP 179 mm, Ep. III, Kooperation mit Köhler-TT
Leig-Unit of the DR, L.o.b. 7" (179 mm), Co-operation with messrs Köhler-TT



14150
Gedeckter Güterwagen, Gbs der DR, LüP 116,8 mm, Ep. IV
Boxcar Gbs of the DR, L.o.b. 4 5/8" (116,8 mm)



14154
Expreßgutwagen, Gbkqss der DR, LüP 116,8 mm, Ep. IV
Express freight car Gbkqss of the DR, L.o.b. 4 5/8" (116,8 mm)



14155
Postwagen, Post aa der Deutschen Post, LüP 116,8 mm, Ep. IV
Mail car Post aa of the East German Post Administration, L.o.b. 4 5/8" (116,8 mm)



95223

Gedeckter Güterwagen „Oppeln“ Gmhs 30 der DB, mit Bremserstand, LüP 82 mm, Ep. III, Kooperation mit Fa. Köhler-TT
Boxcar „Oppeln“ Gmhs 30 of the DB, with brakeman's cabin, L.o.b. 3 4/15" (82 mm), Co-operation with messrs Köhler-TT

95224

Gedeckter Güterwagen „Oppeln“ Glms 200 der DB, LüP 76 mm, Ep. IV, Kooperation mit Fa. Köhler-TT
Boxcar „Oppeln“ Glms 200 of the DB, L.o.b. 3" (76 mm), Co-operation with messrs Köhler-TT

ohne Abbildung
 without illustration



14180
Gedeckter Güterwagen Gbs der ÖBB, LüP 116,8 mm, Ep. V
Boxcar Gbs of the ÖBB, L.o.b. 4 5/8" (116,8 mm)



14181
Hilfspostwagen Post 2 ss-t/12 der Deutschen Bundespost, LüP 116,8 mm, Ep. V
Auxiliary mail carriage car Post 2 ss-t/12 of the German Federal Post Administration, L.o.b. 4 5/8" (116,8 mm)



95220

Gedeckter Güterwagen „Oppeln“ Mrs. der DR mit Bremserhaus, LüP 82 mm, Ep. III, Kooperation mit Fa. Köhler-TT
Boxcar „Oppeln“ Mrs. of the DR, with brakeman's cabin, L.o.b. 3 4/15" (82 mm), Co-operation with messrs Köhler-TT



95221

Gedeckter Güterwagen „Oppeln“ Hkms-z der DR mit Bremserstand, LüP 82 mm, Ep. IV, Kooperation mit Fa. Köhler-TT
Boxcar „Oppeln“ Hkms-z of the DR, with brakeman's cabin, L.o.b. 3 4/15" (82 mm), Co-operation with messrs Köhler-TT

Güterwagen mit Isolierung
Freight car with insulation against heat



95222

Kühlwagen, Thwrs der DR, LüP 76 mm, Ep. III, Kooperation mit Fa. Köhler-TT
Refrigerator car Thwrs of the DR, L.o.b. 3" (76 mm), Co-operation with messrs Köhler-TT

Güterwagen

Freight cars

Güterwagen mit Isolierung


Freight cars with insulation against heat



14372

Kühlwagen, Tuth der DR, für Seefische, LüP 81,5 mm, Ep. III
Refrigerator car Tuth of the DR, for transporting salt-water fish, L.o.b. 3 3/16" (81,5 mm)



15316 

Kühlwagen, TTmhs der DR, LüP 137 mm, Ep.III
Refrigerator car TTmhs of the DR, L.o.b. 5 3/8" (137 mm)



14360


Kühlwagen, Tehs der DB, LüP 98 mm, Ep.III
Refrigerator car Tehs of the DB, L.o.b. 3 7/8" (98 mm)



14153

Kühlwagen, lbb/pprs der DR, LüP 116,8 mm, Ep. IV
Refrigerator car lbb/pprs of the DR, L.o.b. 4 5/8" (116,8 mm)



15310 

Kühlwagen, TTnh der DR, LüP 137 mm, Ep.IV
Refrigerator car TTnh of the DR, L.o.b. 5 3/8" (137 mm)



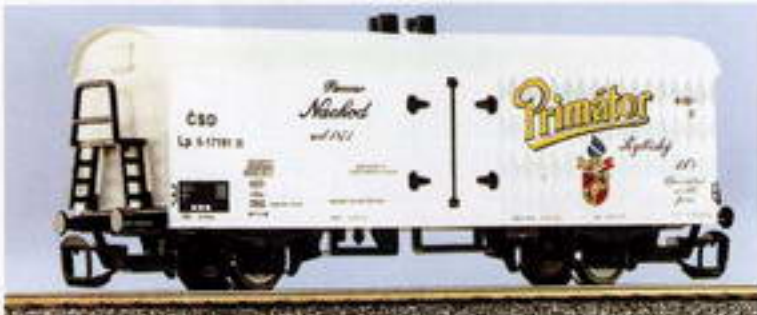
14383

Kühlwagen „Spreequell“, LüP 98 mm
Refrigerator car „Spreequell“, L.o.b. 3 7/8" (98 mm)



01336

Tschechisches Bierwagenset, bestehend aus 3 Zachsigen Kühlwagen: „Eggenberg“, „Primator“, „ZUBR“, Kooperation mit Fa. Zerba, je Wagen LüP 98 mm
Czech beer car set, consisting of three 2axle refrigerator cars: „Eggenberg“, „Primator“, „ZUBR“, Co-operation with messrs Zerba, each waggon L.o.b. 3 7/8" (98 mm)





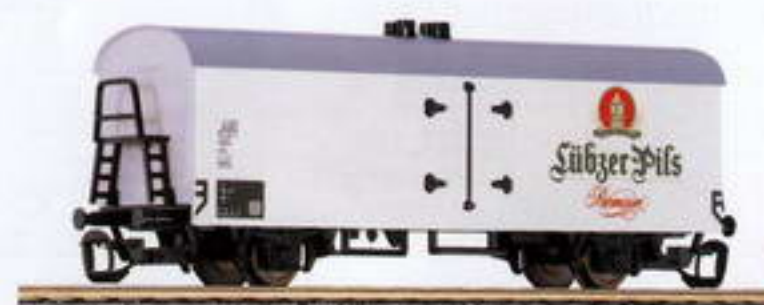
14351

Brauereiwagen „Schultheiss“, LüP 98 mm
Beer car „Schultheiss“, L.o.b. 3 7/8" (98 mm)



14375

Brauereiwagen „Sternquell“, LüP 98 mm
Beer car „Sternquell“, L.o.b. 3 7/8" (98 mm)



14381

Kühlwagen „Lübzer Pils“, LüP 98 mm
Refrigerator car „Lübzer Pils“, L.o.b. 3 7/8" (98 mm)



14369

Brauereiwagen „Radeberger“, LüP 98 mm
Beer car „Radeberger“, L.o.b. 3 7/8" (98 mm)



14377

Brauereiwagen „Köstritzer Schwarzbier“, LüP 98 mm
Beer car „Köstritzer Schwarzbier“, L.o.b. 3 7/8" (98 mm)



14385

Brauereiwagen „Feldschlößchen“, LüP 98 mm
Beer car „Feldschlößchen“, L.o.b. 3 7/8" (98 mm)



14373

Brauereiwagen „Hasseröder Pils“, LüP 98 mm
Beer car „Hasseröder Pils“, L.o.b. 3 7/8" (98 mm)



14380

Kühlwagen „Torgauer Bier“, LüP 98 mm
Refrigerator car „Torgauer Bier“, L.o.b. 3 7/8" (98 mm)



14393

Brauereiwagen „Neuzeller Kloster-Bräu“, LüP 98 mm
Beer car „Neuzeller Kloster-Bräu“, L.o.b. 3 7/8" (98 mm)

Güterwagen

Freight cars

Flachwagen - Regelbauart

Standard design flat cars



14631

Niederbordwagen, X der DR mit Bremserhaus und Holzladung, LüP 91 mm, Ep. III
Low side car X of the DR, with brakeman's cabin and timber load, L.o.b. 3 3/4" (91 mm)



14929 A

Niederbordwagen, X der DR mit 2 Kleinbehältern der DR, LüP 76 mm, Ep. III
Low side car X of the DR, with two small containers of the DR, L.o.b. 3" (76 mm)



14920

Niederbordwagen, X der DR ohne Bremserhaus, LüP 76 mm, Ep. III
Low side car X of the DR, without brakeman's cabin, L.o.b. 3" (76 mm)



14921

Niederbordwagen, X der DB ohne Bremserhaus, LüP 76 mm, Ep. III
Low side car X of the DR, without brakeman's cabin, L.o.b. 3" (76 mm)



14620

Rungenwagen, Rm der DR mit Einsteckungen, LüP 96 mm, Ep. IV
Stake car Rm of the DR with removeable stakes, L.o.b. 3 3/4" (96 mm)



14625

Rungenwagen, Rm der DR mit Brettern, LüP 96 mm, Ep. IV
Stake car Rm of the DR, loaded with boards, L.o.b. 3 3/4" (96 mm)



14626

Rungenwagen, Rm der DR mit Balken, LüP 96 mm, Ep. IV
Stake car Rm of the DR, loaded with boards, L.o.b. 3 3/4" (96 mm)



14624

Rungenwagen mit Baustahlmatten der DB, Ep. III
Low side car with welded wire mesh of the DB




14651

Rungenwagen, Rm der DR, mit Gasbehälter, Ep. III, LüP 96 mm, in Kooperation mit Fa. HEICO MODELL
Stake car Rm of the DR, with gas container, L.o.b. 3 3/4" (96 mm), Co-operation with messrs HEICO MODELL





95005  Handmuster
6achsiger Niederbordwagen, Sas 4860 der DR, LüP 131 mm, Ep. III, Kooperation mit Fa. Schwaetzer
6-axle low side car, Sas 4860 of the DR, L.o.b. 5 1/8" (131 mm), Co-operation with messrs Schwaetzer



15511
Niederbordwagen, Regs der DR, LüP 166,3 mm, Ep. IV
Low side car, Regs of the DR, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)



15537
Niederbordwagen, Res der ÖBB, LüP 166,3 mm, Ep. V
Low side freight car, Res of the ÖBB, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)



15504
Niederbordwagen, Res mit Ladegut Dachbinder der DR, LüP 166,3 mm, Ep. IV
Low side car, Res with load of the DR, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)



95011 Handmuster
6achsiger Flachwagen, Samms 709 Cargo der DB AG, Ep. V, LüP 136,5 mm, Kooperation mit Fa. Schwaetzer
6-axle flat car, Samms 709 Cargo of the DB AG, L.o.b. 5 3/8" (136,5 mm), Co-operation with messrs Schwaetzer



15590
4achsiger Flachwagen, Bauart 664 der DB, Sonderserie
4-axle flat car, construction 664 of the DB, special series



15520
Niederbordwagen, Regs der DR mit 2 LKW, LüP 166,3 mm, Ep. IV
Low side car, Regs of the DR with two platform-trucks, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)



15539
Niederbordwagen, Regs der DB AG mit Kiesladung, LüP 166,3 mm, Ep. V
Low side car, Regs of the DB AG, loaded with gravel, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)

Güterwagen

Freight cars



15503

Containertragwagen, Rgs der DR, mit Drehgestell Bauart „Niesky“, beladen mit 40' Container „Genstar“, Ep. III/IV; *Container car, Rgs of the DR, with bogie construction „Niesky“, loaded with 40'-container „Genstar“*



15502

Containerwagen, Rgs der DB, schwarz mit Drehgestell Bauart 661, mit 40'-Container „LYKES“, LüP 166,3 mm, Ep. IV; *Container car, Rgs of the DB, black with bogie construction 661, loaded with 40'-Container „LYKES“, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)*



15501

Containertragwagen, Rgs der DB AG, braun, mit 40'-Container „K-LINE“, LüP 166,3 mm, Ep. V; *Container car, Rgs of the DB AG, brown, with 40'-Container „K-LINE“, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)*



Clip Lok / Neidhart
Made by ADM Modellbau
Patent-Nr. 2 104 582 A

15532

Niederbordwagen, Regs der DB AG mit „Clip-Lok“-Behälter, LüP 166,3 mm, Ep. V; *Low side car, Regs of the DB AG with „Clip-Lok“ boxes, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)*



15536

Containerwagen der DB, braun mit Drehgestell Y 25, beladen mit Tankcontainern „Bertschi“, LüP 166,3 mm, Ep. IV; *Container car of the DB, brown with bogie Y 25, loaded with tank containers „Bertschi“, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)*



15524

Containerwagen, Rgs der DR mit je einem Chemie-Tankcontainer „Hoyer“ (rotes „O“) und einem Lebensmittel-Tankcontainer „Hoyer“ (grünes „O“), LüP 166,3 mm, Ep. IV; *Container car Rgs of the DR, with chemical tank container „Hoyer“ (red „O“) and with food tank container „Hoyer“ (green „O“), L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)*



15533

Containertragwagen, Rgs der DB AG, braun mit Tankcontainern „LFT“, LüP 166,3 mm, Ep. V; *Container car, Rgs of the DB AG, brown with tank containers „LFT“, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)*



15510

Containerwagen, Rgs der DR mit drei Containern „DB“, LüP 166,3 mm, Ep. IV; *Container car, Rgs of the DR, with three containers „DB“, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)*



15513

Containerwagen, Rgs der DR mit drei Containern „SEA LAND“, LüP 166,3 mm, Ep. IV; *Container car, Rgs of the DR, with three containers „SEA LAND“, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)*



15523

Containerwagen, Rgs der DR mit drei Containern „DEUTRANS“, LüP 166,3 mm, Ep. IV
Container car, Rgs of the DR with three containers „DEUTRANS“, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)



15526

Containerwagen, Rgs der DR mit zwei Kühlcontainern „CRONOS“, LüP 166,3 mm, Ep. IV
Container car, Rgs of the DR, with two refrigerator containers „CRONOS“, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)



15534

Containertragwagen, Rgs der DB AG mit Rohrladung, LüP 166,3 mm, Ep. V
Container car, Rgs of the DB AG, loaded with pipes, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)



95009



Handmuster

6achsiger Schiebeplanenwagen, Sahimms 901 der DB, Ep. IV, Kooperation mit Fa. Schwaetzer
6-axle flat car with retractable canvas hood, Sahimms 901 of the DB, Co-operation with messrs Schwaetzer



15540

Schiebeplanenwagen Rils der DB, LüP 166,3 mm, Ep. IV
Flat car with retractable canvas hood „Rils“ of the DB, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)



15541

Schiebeplanenwagen Rils der DB AG, LüP 166,3 mm, Ep. V
Flat car with retractable canvas hood „Rils“ of the DB AG, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)



15543

Schiebeplanenwagen Rils der DB AG „Cargo“, LüP 166,3 mm, Ep. V
Flat car with retractable canvas hood „Rils“ of the DB AG „Cargo“, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)



15542

Schiebeplanenwagen Rils der SNCF, LüP 166,3 mm, Ep. V
SNCF flat car with retractable canvas hood „Rils“, L.o.b. 6 5/8" (166,3 mm)



15552

Huckepack-Taschenwagen der DB, beladen mit zwei Containern „KÜHNE & NAGEL“, Ep. IV
Piggy-back flat car of the DB, loaded with two „KÜHNE & NAGEL“ containers



15555

Huckepack-Taschenwagen der ÖBB mit zwei Wechselpritschen „Kunze“, Ep. IV
Piggy-back flat car with two interchangeable open bodys „Kunze“ of the ÖBB



15554

Huckepack-Taschenwagen der SNCB, beladen mit zwei Containern „tex“, Ep. IV
Piggy-back flat car of the SNCB, loaded with two „tex“ containers



15553

Huckepack-Taschenwagen der HUPAC mit zwei Wechselpritschen „DIGRO“ der SBB, Ep. V
Piggy-back flat car of HUPAC with two interchangeable open bodys „DIGRO“ of the SBB



15556

Huckepack-Taschenwagen der SNCF, beladen mit zwei Containern, Lüp 138 mm, Ep. V
Piggy-back flat car of the SNCF, loaded with two containers, L.o.b. 5 7/16" (138 mm)



15557

Huckepack-Taschenwagen, Sdkmss der DB AG, Ep. V, beladen mit zwei Wechselpritschen „EMONS“, Lüp 138 mm
Piggy-back flat car Sdkmss of the DB AG, loaded with two interchangeable open bodys „EMONS“, L.o.b. 5 7/16" (138 mm)



95001



Coil Transportwagen, Sahlms 709 der DB mit 4 Coils, Lüp 136,5 mm, Ep. IV, Kooperation mit Fa. Schwaetzer
Coil transport car Sahlms 709 of the DB with 4 coils, L.o.b. 5 3/8" (135,6 mm), Co-operation with messrs Schwaetzer



95004

6achsiger Flachwagen, Samms 709 der DB, LüP 136,5 mm, Ep. III, Kooperation mit Fa. Schwaetzer
6-axle flat car Samms 709 of the DB, L.o.b. 5 3/8" (136,5 mm), Co-operation with messrs Schwaetzer



95007

6achsiger Flachwagen, Samms 709 der DB, schwarz, LüP 136,5 mm, Ep. IV, Kooperation mit Fa. Schwaetzer
6-axle flat car Samms 709 of the DB, black, L.o.b. 5 3/8" (136,5 mm), Co-operation with messrs Schwaetzer



95008

6achsiger Flachwagen, Samms 709 mit Motoren der DB, LüP 136,5 mm, Ep. IV, Kooperation mit Fa. Schwaetzer
6-axle flat car Samms 709 with engines of the DB, L.o.b. 5 3/8" (131 mm), Co-operation with messrs Schwaetzer



95010

6achsiger Niederbordwagen, DR Samm 4818, LüP 132 mm, Ep. III, Kooperation mit Fa. Schwaetzer
6-axle low side freight car Samm 4818 of the DR, L.o.b. 5 3/16" (132 mm), Co-operation with messrs Schwaetzer



95006

Schwerlastwagen, Uaai der DR ohne Ladegut, LüP 195 mm, Ep. III, Kooperation mit Fa. Schwaetzer
Heavy-duty freight car Uaai of the DR without load, L.o.b. 7 11/16" (195 mm), Co-operation with messrs Schwaetzer



95002

Schwerlastwagen, Uaai 6060 der DR, LüP 195 mm, Ep. III, Kooperation mit Fa. Schwaetzer
Heavy-duty freight car Uaai 6060 of the DR without load, L.o.b. 7 11/16" (195 mm), Co-operation with messrs Schwaetzer



95003

Schwerlastwagen, Uaai 761 der DB, LüP 195 mm, Ep. III, Kooperation mit Fa. Schwaetzer
Heavy-duty freight car Uaai 761 of the DB, L.o.b. 7 11/16" (195 mm), Co-operation with messrs Schwaetzer

Güterwagen

Freight cars

Verschlagwagen

Booth cars

14812

Verschlagwagen für Kleinvieh, V „Altona“ der DRG, LüP 76 mm, Ep. II
Booth car for small cattle V „Altona“ of the DRG, L.o.b. 3" (76 mm)



14810

Verschlagwagen für Kleinvieh, V „Altona“ der DR, LüP 76 mm, Ep. III
Booth car for small cattle „Altona“ of the DR, L.o.b. 3" (76 mm)



14820

Verschlagwagen für Kleinvieh, V „Altona“ der DR mit Bremserhaus, LüP 81,5 mm, Ep. III
Booth car for small cattle „Altona“ of the DR with brakeman's cabin, L.o.b. 3 3/16" (81,5 mm)



14811

Verschlagwagen für Kleinvieh, V „Altona“ der DB, LüP 76 mm, Ep. III
Booth car for small cattle „Altona“ of the DB, L.o.b. 3" (76 mm)



14821

Verschlagwagen für Kleinvieh, V „Altona“ der DB mit Bremserhaus, LüP 81,5 mm, Ep. III
Booth car for small cattle „Altona“ of the DB with brakeman's cabin, L.o.b. 3 3/16" (81,5 mm)

Behälterwagen

Receptable cars



14441

Säuretopfwagen, Z der DR, LüP 81,5 mm, Ep. III
Acid vessel car Z of the DR, L.o.b. 3 3/16" (81,5 mm)



14910

Behälterwagen, BT mm der DR, LüP 91 mm, Ep. III
Container car BT mm of the DR, L.o.b. 3 5/8" (91 mm)



14433

Weinfaßwagen der ÖBB, LüP 81,5 mm, Ep. III
Wine barrel car of the L.o.b. 3 3/16" (81,5 mm)



14421

Silowagen, Ucs der DB, blau/weiß, LüP 76 mm, Ep. III
Storage bin Ucs of the DB, blue/white livery, L.o.b. 3"
(76 mm)



14450

Silowagen, Ucs der DR „Karsdorfer Zement“, LüP 76 mm, Ep. IV
Storage bin Ucs of the DR „Karsdorfer Zement“, L.o.b. 3"
(76 mm)



14420

Zementsilowagen, Zkz der DR, LüP 76 mm, Ep. IV
Cement storage bin car Zkz of the DR, L.o.b. 3" (76 mm)



14451

Silowagen, Ucs der DR „KVG“, LüP 76 mm, Ep. V
Storage bin Ucs of the DR „KVG“, L.o.b. 3" (76 mm)

Güterwagen

Freight cars

Behälterwagen

Receptacle cars



14427

Kesselwagen „BUNA“ der DR, LÜP 76 mm, Ep. III
Tank car „BUNA“ of the DR, L.o.b. 3" (76 mm)



15420

4achsiger Kesselwagen der KVG, eingestellt bei der DR, Ep. IV
4-axle tank car of the KVG, kept by DR

Vorbildfoto: Peter Pohl



14403

Kesselwagen Z 52 der DR „MINOL“, LÜP 76 mm, Ep. V
Tank car Z 52 of the DR „MINOL“, L.o.b. 3" (76 mm)



14412

Kesselwagen Zw 52 der DR, schwarz, LÜP 76 mm, Ep. IV
Tank car Zw 52 of the DR, black livery, L.o.b. 3" (76 mm)



14409

Kesselwagen Z 52 der DB „DEA“, LÜP 76 mm, Ep. IV
Tank car Z 52 of the DB „DEA“, L.o.b. 3" (76 mm)

Güterwagen

Freight cars

Behälterwagen

Receptable cars



14424 A
Kesselwagen, Z 52 der DB „Esso“, LÜP 76 mm, Ep. IV
Tank car Z 52 „Esso“ of the DB, L.o.b. 3" (76 mm)



14426
Kesselwagen, Z 52 der DB „ARAL“, LÜP 76 mm, Ep. IV
Tank car Z 52 „ARAL“ of the DB, L.o.b. 3" (76 mm)



14425
Kesselwagen, Z 52 der DB „Shell“, LÜP 76 mm, Ep. IV
Tank car Z 52 „Shell“ of the DB, L.o.b. 3" (76 mm)



14408
Kesselwagen, Z 52 der DB „BP“, LÜP 76 mm, Ep. IV
Tank car Z 52 „BP“ of the DB, L.o.b. 3" (76 mm)



14428
Kesselwagen „100 Jahre EVA“ der DB AG, LÜP 76 mm, Ep. V
Tank car „100 years of EVA“ of the DB AG, L.o.b. 3" (76 mm)



14482
Kesselwagen „Westfalen“, LÜP 76 mm, Ep. V
Tank car „Westfalen“, L.o.b. 3" (76 mm)



14481
Kesselwagen „OMV“ der ÖBB, LÜP 76 mm, Ep. IV
Tank car „OMV“ of the ÖBB, L.o.b. 3" (76 mm)

Güterwagen

Freight cars

Bauzug

Maintenance train



14622 


Flachwagen für Bauzug, LüP 96 mm, Ep.IV
Flat car for maintenance train, L.o.b. 3 3/4" (96 mm)



13207

Wohnwagen für Bauzug, LüP 116 mm, Ep.IV
Crew car for maintenance train, L.o.b. 4 5/8" (116 mm)



15111 

Gerätewagen für Bauzug, LüP 132 mm, Ep. IV
Equipment car for maintenance train, L.o.b. 5 1/4" (132 mm)



95187 

Gepäckdienstwagen, Daa-k der ČD, LüP 80 mm, Ep. III, Kooperation mit Fa. LOCO
Baggage car Daa-k of the ČD, L.o.b. 3 1/8" (80 mm), Co-operation with messrs LOCO

ČD

Schienenreinigungswagen

Der Schienenreinigungswagen dient dem Säubern der Gleise in schlecht zugänglichen Abschnitten, wie unter Oberleitungsstrecken und Tunnel. Dazu ist der Wagen mit einem Schleifstück ausgestattet, das Öl- und Staubrückstände von den Schienenköpfen aufnimmt. Der Wagen ist völlig unauffällig gestaltet. Damit kann er in den Zugverband mit eingeordnet und die Strecke im normalen Fahrbetrieb gereinigt werden.

Verschmutzte Gleisstücke können mit dem gleichen Material als Handreinigungsstück gesäubert werden.

95290

Schienenreinigungswagen, LüP 83 mm, Kooperation mit Hobbyeck Kuhn
Rail cleaning car, L.o.b. 3 1/4" (83 mm), Co-operation with Hobbyeck Kuhn





01342  

Kesselwagenset, bestehend aus je einem Kesselwagen „BfB“, „SÜDZUCKER“, „WIWAG“, „VTG“, LüP 98 mm, Ep. V
Tank car set, consisting of „BfB“ tank car, „SÜDZUCKER“ tank car, „WIWAG“ tank car, „VTG“ tank car, L.o.b. 3 7/8"



01332   

Behälterwagenset, Kesselwagen „Uetikon“, Kesselwagen „VTG-Baufeldt“, Silowagen „Münster 81“, Silowagen „VTG“; nur die Kesselwagen sind mit Kurzkuppung ausgestattet
Tank car set, „Uetikon“ tank car, „VTG-Baufeldt“ tank car, „Münster 81“ storage bin car, „VTG“ storage bin car; only the tank cars are equipped with close coupling



01335  

DRG-Set, Güterzugset bestehend aus Pwgs 38, O „Ludwigshafen“, O „Breslau“, G „Kassel“ der DRG, Ep. II (passende Lok BR 89, Art.-Nr. 92292)
DRG set, freight train set consisting of Pwgs 38, O „Ludwigshafen“, O „Breslau“, G „Kassel“ of the DRG (suitable locomotive BR 89 item no. 92292)



01337  

Kohlewagenset, bestehend aus je einem Selbstentladewagen der Viamont a. s., der Belgischen Cargo und der Gelsenkirchener Bergwerks AG, Ep. V
Coal wagon set, consisting of high capacity hopper car of the „Viamont a. s.“, of the „Belgian cargo“ and of the „Gelsenkirchener Bergwerks AG“



01338  

Schiebeplanenwagenset, bestehend aus je einem Schiebeplanenwagen der Belgischen Cargo, der Bulgarischen Staatsbahn und der Französischen Staatsbahn, Ep. V
Set of flat cars with retractable canvas hood, consisting of the „Belgian cargo“, of the „State railroad of Bulgaria“ and of the „State railroad of France“

Standard-Gleissystem

Advanced track system

Gerade Gleise

Straight tracks

06110

G 1 - Gerades Gleis - 228 mm
G 1 - Straight track - 9"

06120

G 2 - Gerades Gleis - 114 mm
G 2 - Straight track - 4 1/2"

06130

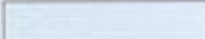




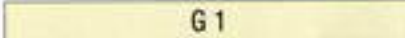
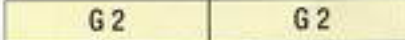
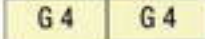
G 3 - Gerades Gleis - 105 mm
G 3 - Straight track - 4 1/8"

06140

G 4 - Gerades Gleis - 57 mm
G 4 - Straight track - 2 1/4"

06150

G 5 - Gerades Gleis - 14 mm
G 5 - Straight track - 9/16"

	G 1 = 228 mm
	G 2 = 114 mm
	G 3 = 105 mm
	G 4 = 57 mm
	G 5 = 14,5 mm
	G 1
	G 2
	G 4

Gebogene Gleise

Curved tracks

06210

R 10 - Gebogenes Gleis - R 286 mm / 45,00°
R 10 - Curved track - R 11 1/4" / 45°

06220

R 11 - Gebogenes Gleis - R 286 mm / 22,50°
R 11 - Curved track - R 11 1/4" / 22,5°

06230

R 12 - Gebogenes Gleis - R 286 mm / 11,25°
R 12 - Curved track - R 11 1/4" / 11,25°

06240

R 13 - Gebogenes Gleis - R 286 mm / 7,50°
R 13 - Curved track - R 11 1/4" / 7,5°

06310

R 20 - Gebogenes Gleis - R 330 mm / 22,50°
R 20 - Curved track - R 13" / 22,5°

06320

R 21 - Gebogenes Gleis - R 330 mm / 11,25°
R 21 - Curved track - R 13" / 11,25°

06330

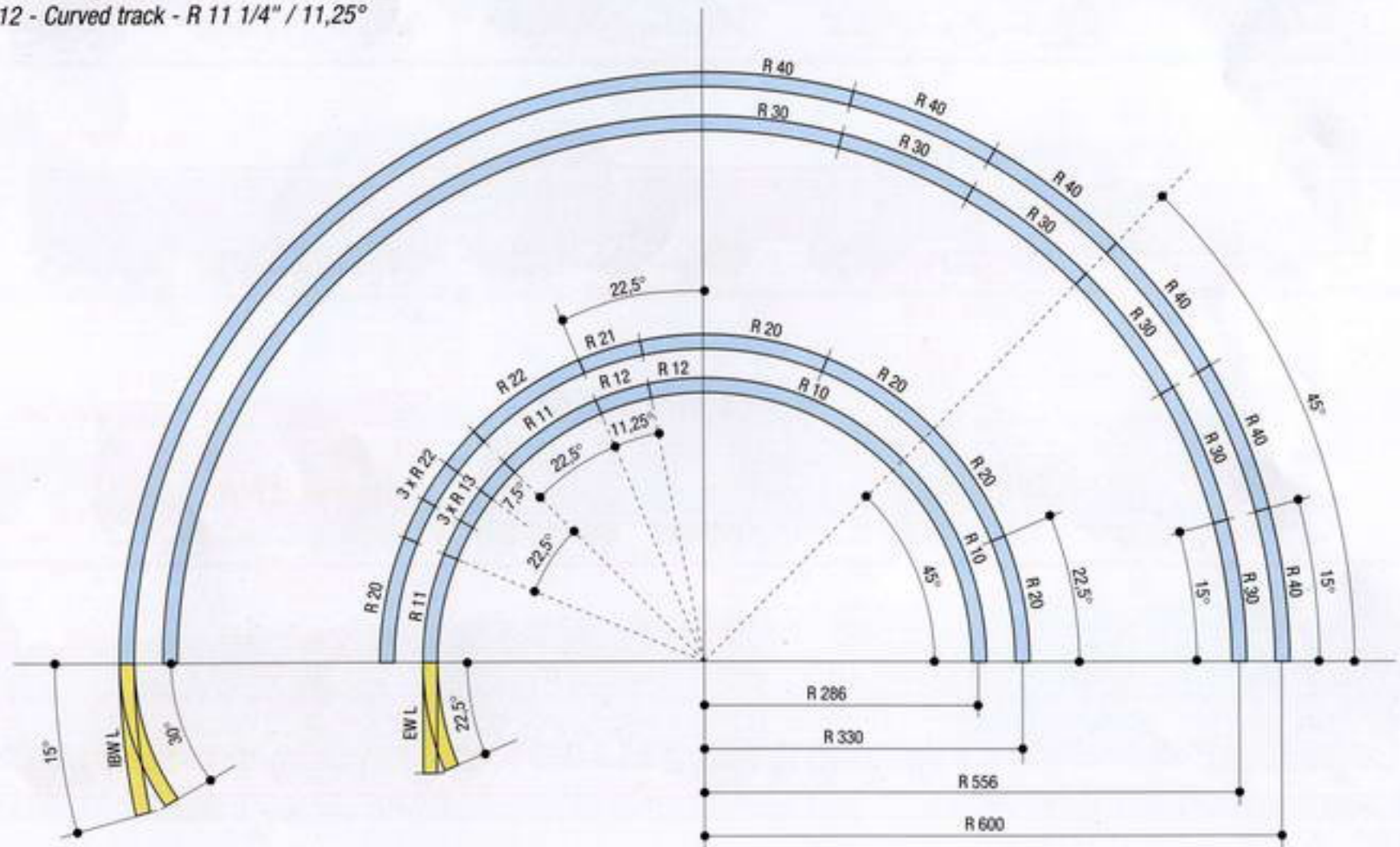
R 22 - Gebogenes Gleis - R 330 mm / 7,50°
R 22 - Curved track - R 13" / 7,5°

06340

R 30 - Gebogenes Gleis - R 556 mm / 15,00°
R 30 - Curved track - R 21 7/8" / 15

06350

R 40 - Gebogenes Gleis - R 600 mm / 15,00°
R 40 - Curved track - R 23 5/8" / 15



Funktionsgleise

Function tracks

06510

Anschlußgleis, gerade - 57 mm
Straight feeder track - 2 1/4"

06520

Anschlußgleis, gebogen - R 286 mm / 45°
Curved feeder track - R 11 1/4" / 45°

06610

Unterbrechergleis - 57 mm
Straight cut-out track - 2 1/4"

06620

Trenngleis - 57 mm
Straight isolating track - 2 1/4"

07940

Trennstift/Isolierschienenverbinder für Standardgleissystem (10 St.)
Isulating pin/isulating rail joiners (pouch with 10 pcs.)

06711

Entkupplungsgleis, elektromagnetisch - 114 mm
Uncoupler track with el. mechanism - 4 1/2"

06730

Gleis mit Prellbock
Track with bumper



07950

Prellbock
Bumper



06814

EW rechts - Weiche rechts - R 286 mm / 22,5°
EW right - Right turnout - R 11 1/4" / 22,5°

Kreuzungen und Weichen

Crossings and Turnouts

Alle elektrisch angetriebenen Weichen werden mit Antrieb 08330 geliefert.
All electrical turnouts are delivered with the el. mechanism 08330.

06910

K 1 - Kreuzung - 22,5° / 114 mm
K 1 - Crossing - 22,5° / 4 1/2"

06920

K 2 - Kreuzung - 45,0° / 57 mm
K 2 - Crossing - 45° / 2 1/4"

06825

Handweichenpaar - 22,5°
Pair of hand-operated turnouts - 22,5°

06813

EW links - Weiche links - R 286 mm / 22,5°
EW left - Left turnout - R 11 1/4" / 22,5

06852

IBW rechts - Innenbogenweiche rechts - R 600:286 mm / 15°:30°
IBW right - Right curved turnout - R 23 5/8" : 11 1/4" / 15° : 30°

08330

Weichenantrieb für alle Weichen des Standardgleissystems
El. mechanism for all turnouts of the standard track system

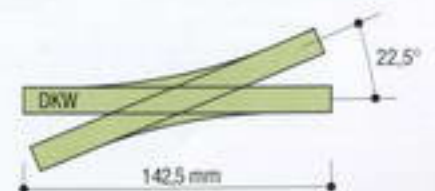
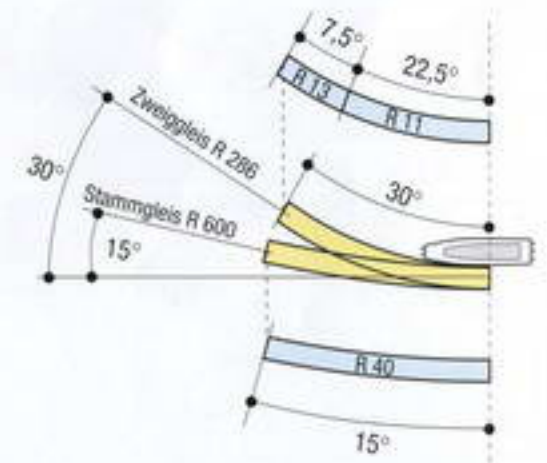
07960

Modellumrüstset - Er enthält alle Bauteile, um die Weichenantriebe getrennt von den Weichen überflur oder unterflur anzubringen.
Mounting kit Contains all components to mount the el. mechanism separate from, the turnouts, on or below the baseboard



06851

IBW links - Innenbogenweiche links - R 600:286 mm / 15°:30°
IBW left - Left curved turnout - R 23 5/8" : 11 1/4" / 15° : 30°



06860

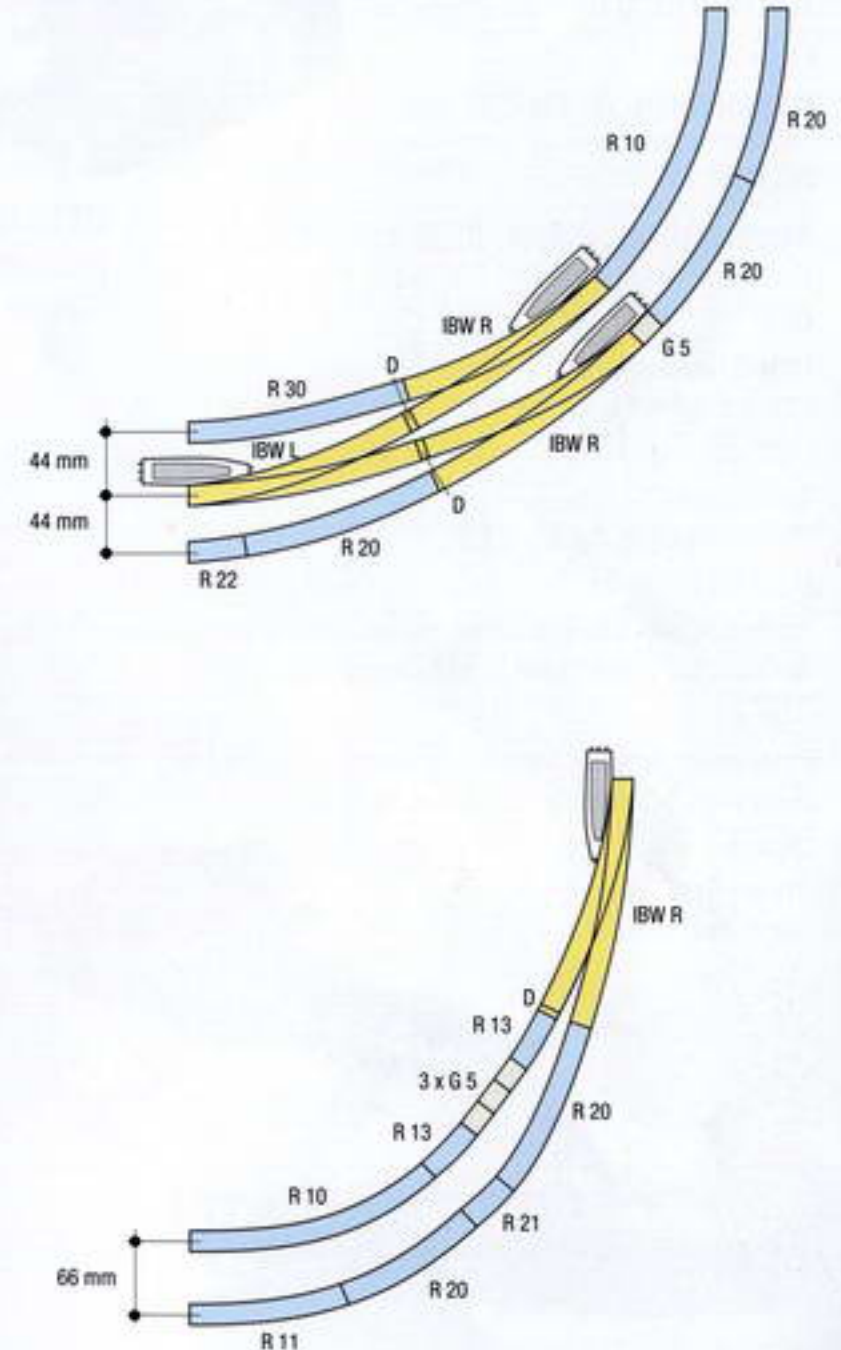
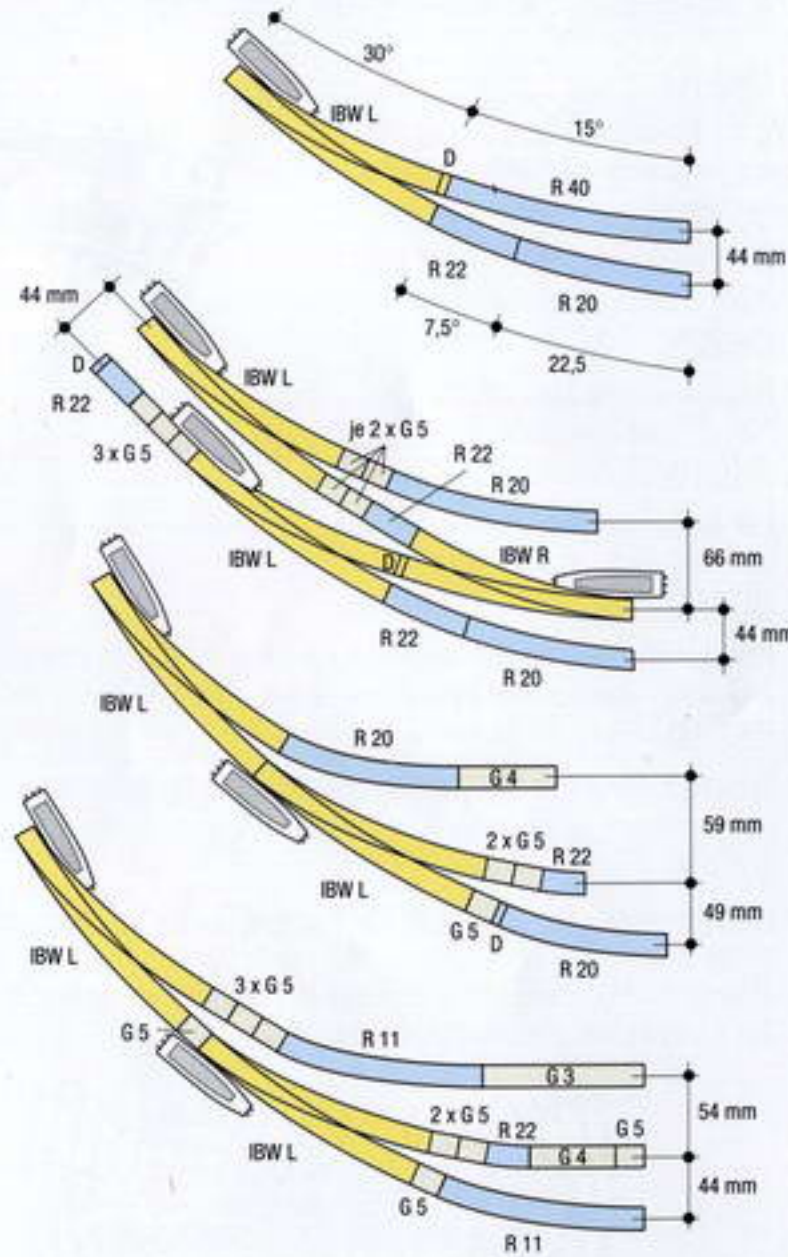
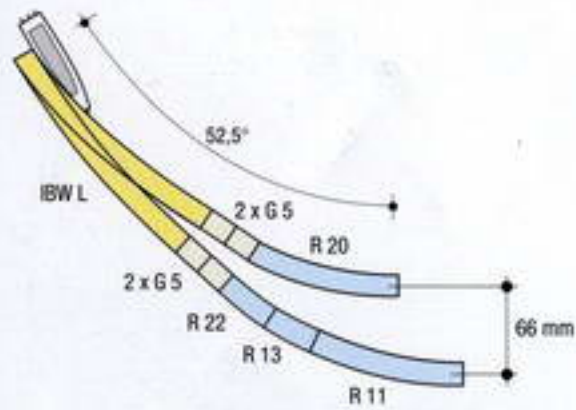
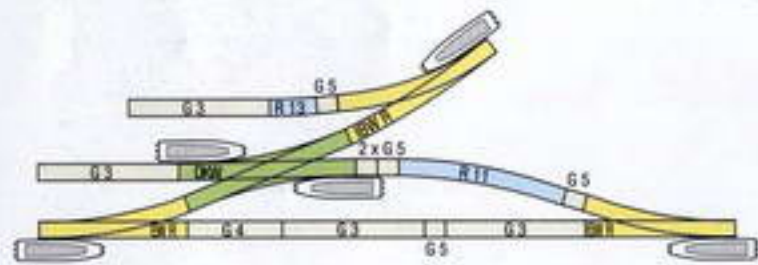
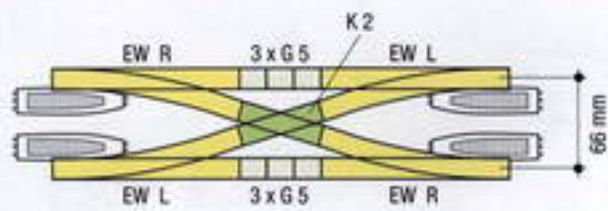
Doppelkreuzungsweiche
Double-slip turnout

Standard-Gleissystem

Advanced track system

Gleisfiguren

Track configurations



Gleiserweiterungssets

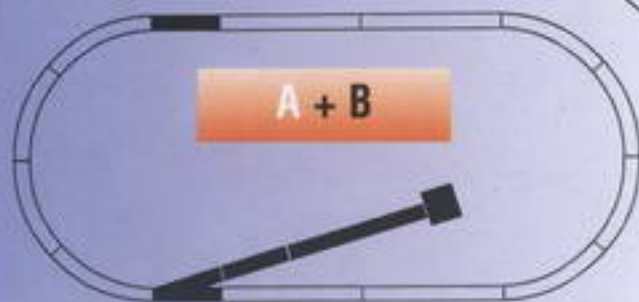
Track extension sets

01892

Gleiserweiterungsset „B“ Standardgleis
Track extension set "B" standard track

Stück Quantity	Bezeichnung Designation
1	Prellbock bumper
1	Handweiche links hand-operated turnouts, left
1	Gerade 1/1, 228 mm straight 1/1 228 mm
2	Gerade 1/2 114 mm straight 1/2 114 mm

Platzbedarf 60 x 117 cm
Space requirements 60 x 117 cm

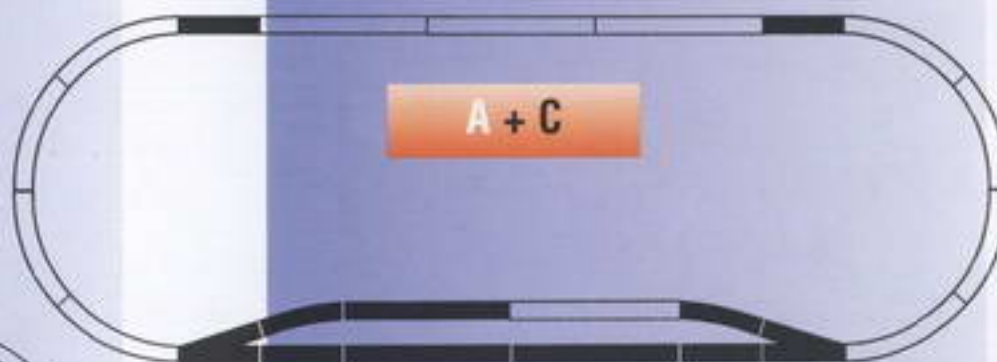


01893

Gleiserweiterungsset „C“ Standardgleis
Track extension set "C" standard track

Stück Quantity	Bezeichnung Designation
1	el. Weiche rechts el. turnout right
1	el. Weiche links el. turnout left
3	Gerade 1/1 228 mm straight 1/1 228 mm
4	Ausgleichsgleis 105 mm closure track 105 mm
2	Bogen 1/2 Radius 286 mm (R 11) curve 1/2 radius, 286 mm (R11)

Platzbedarf 60 x 150 cm
Space requirements 60 x 150 cm



01894

Gleiserweiterungsset „D“ Standardgleis
Track extension set "D" standard track

Stück Quantity	Bezeichnung Designation
16	Parallelkreis Radius 330 mm (R20) parallel circuit radius 330 mm (R20)
2	el. Weiche links el. turnout left
2	el. Weiche rechts el. turnout right
3	Gerade 1/1 228 mm straight 1/1 228 mm
2	Gerade 1/2 114 mm straight 1/2 114 mm
12	Ausgleichsgleis 105 mm closure track 105 mm

Platzbedarf 70 x 180 cm
Space requirements 70 x 180 cm



Standard-Gleissystem

Advanced track system

Polymatik

Polymatic

TT-Polymatik schaltet Weichen, Signale und andere elektromagnetische Zubehörartikel - übernimmt die automatische Steuerung von Zügen.
 TT-Polymatic switches turnouts, signals and other solenoid devices for automatic control of train movements.

06630

Gleichrichtergleis - 57 mm

Diode track - 2 1/4"

06641

Schaltgleis - 57 mm

Switching track - 2 1/4"

08430

Kontaktgarnitur

Set of contacts

08420

Zeitschalter

Time switch

08410

Schaltrelais

Switching relay

08211

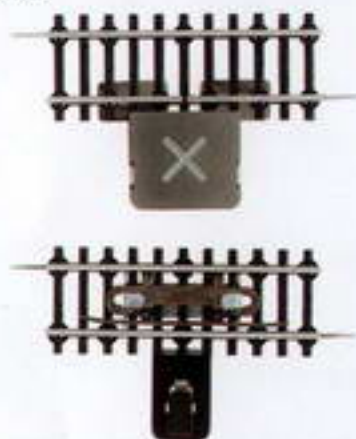
Tastenpult für Moment-

oder Dauerstrom

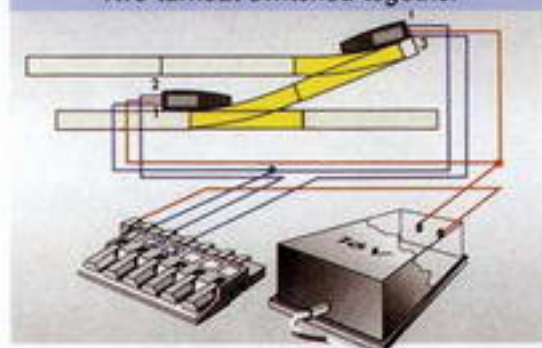
Control desk for short

impulses or persistent

current

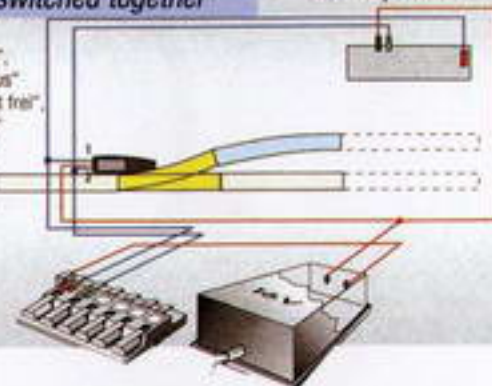


Zwei Weichen gleichzeitig geschaltet
 Two turnout switched together



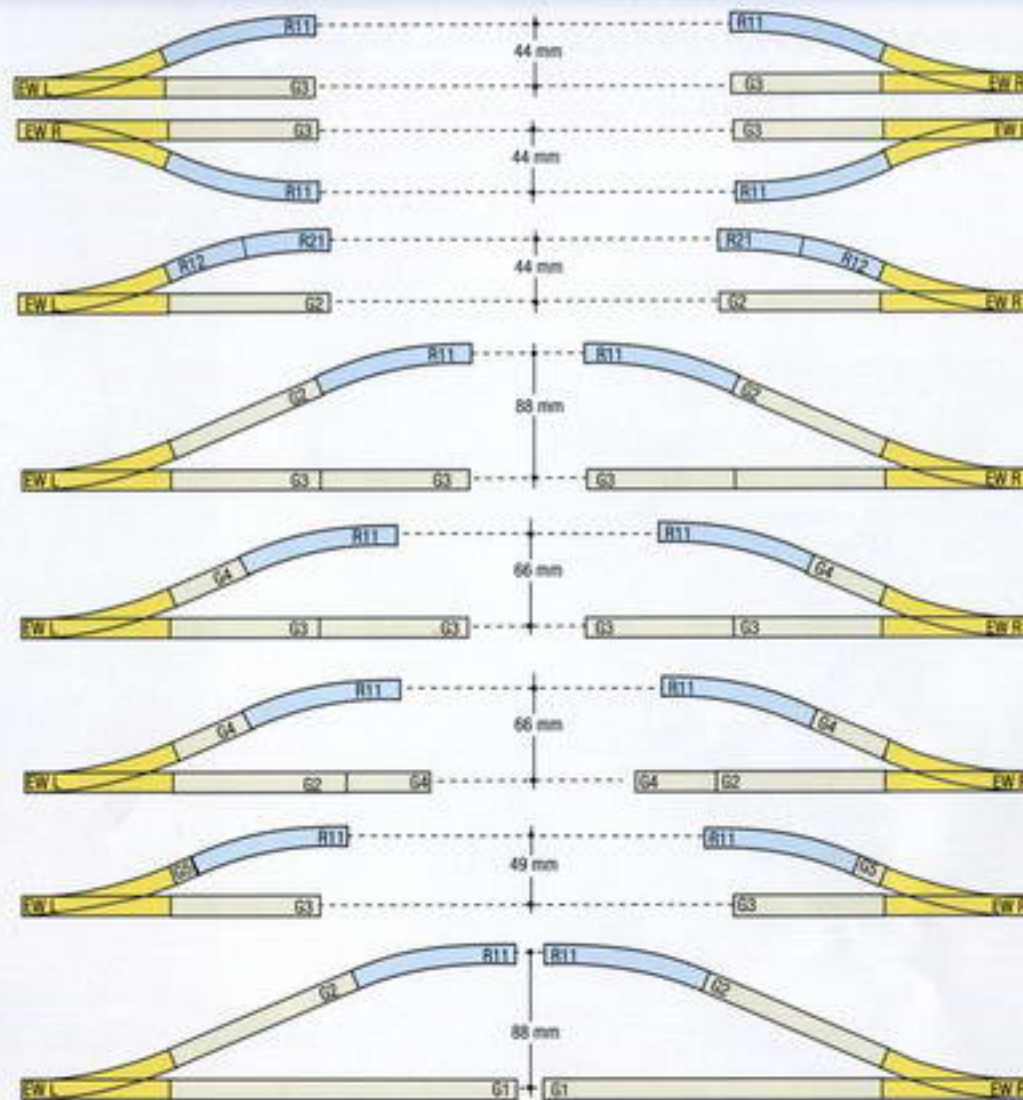
Weiche mit Signal parallel geschaltet
 Turnout and signal switched together

Taste ROT: Signal steht auf "Halt",
 Weiche auf "Geradeaus"
 Taste GRÜN: Signal steht auf "Fahrt frei",
 Weiche auf "Abzweig"
 Key RED: Signal aspect "Stop",
 turnout "straight"
 Key GREEN: Signal aspect "Clear",
 turnout "branch"



Gleisfiguren mit einfachen Weichen

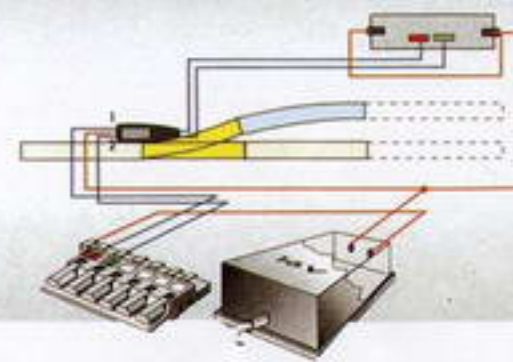
Track configurations with straight turnouts

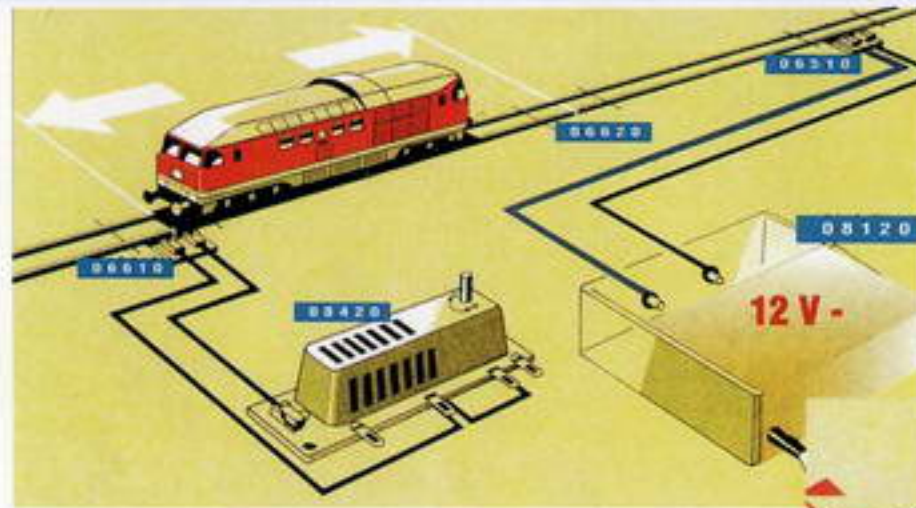


FORMSIGNAL
 Semaphore



LICHTSIGNAL
 Colour light signal

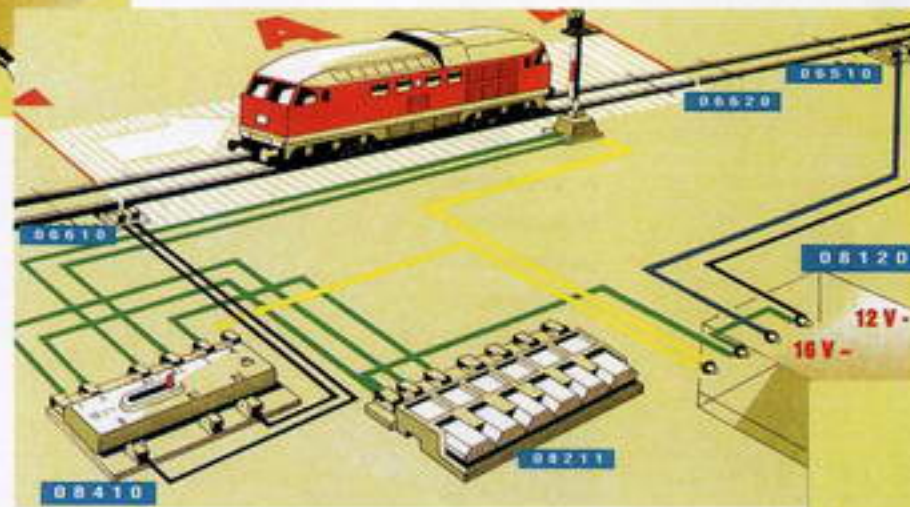
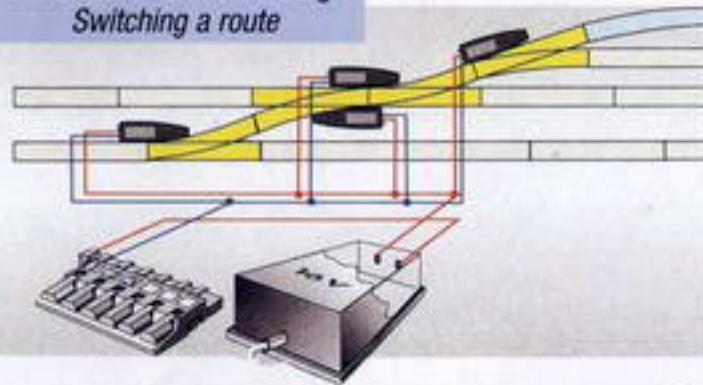




Beispiel 1

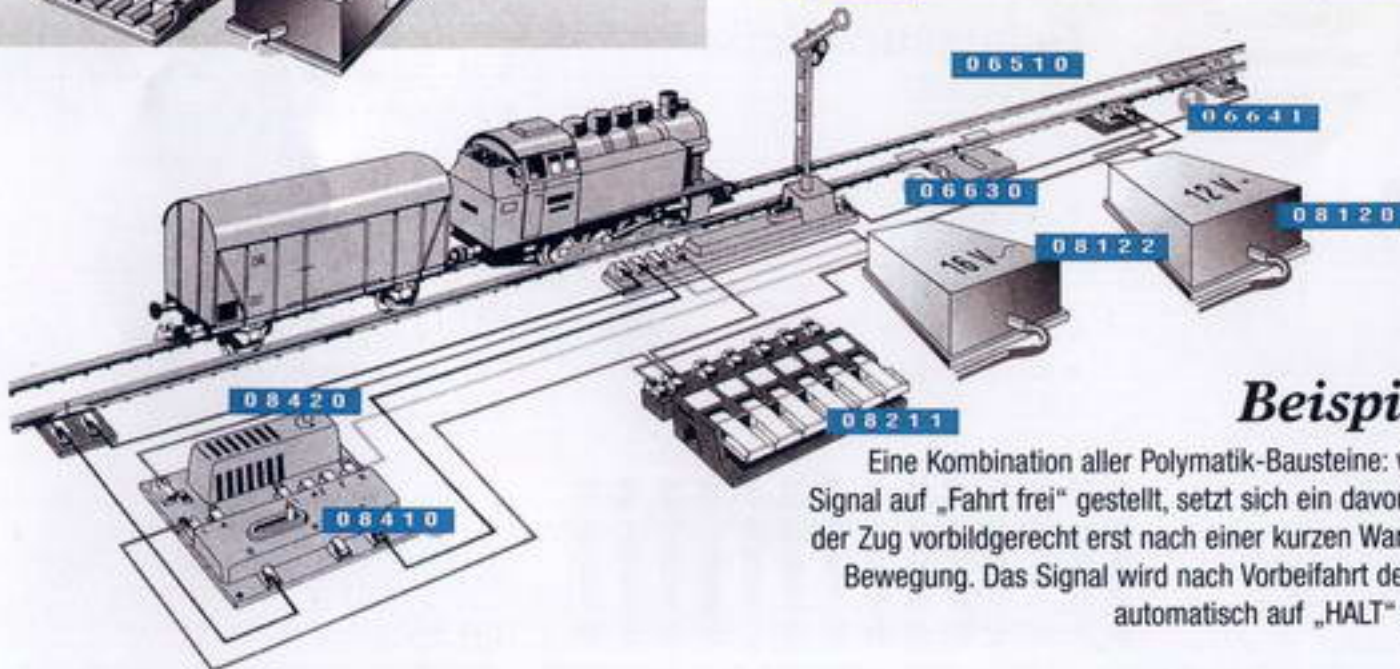
Fährt ein Zug aus beliebiger Fahrtrichtung in die Trennstrecke A ein, hält er automatisch an. Durch selbständiges Schalten des Zeitschalters (08420) erhält nach einer gewissen Zeit die Trennstrecke Strom, und der Zug setzt seine Fahrt fort. Die Zeit des Stillstands des Zuges kann am Zeitschalter eingestellt werden.

Eine Fahrstraßenschaltung
Switching a route



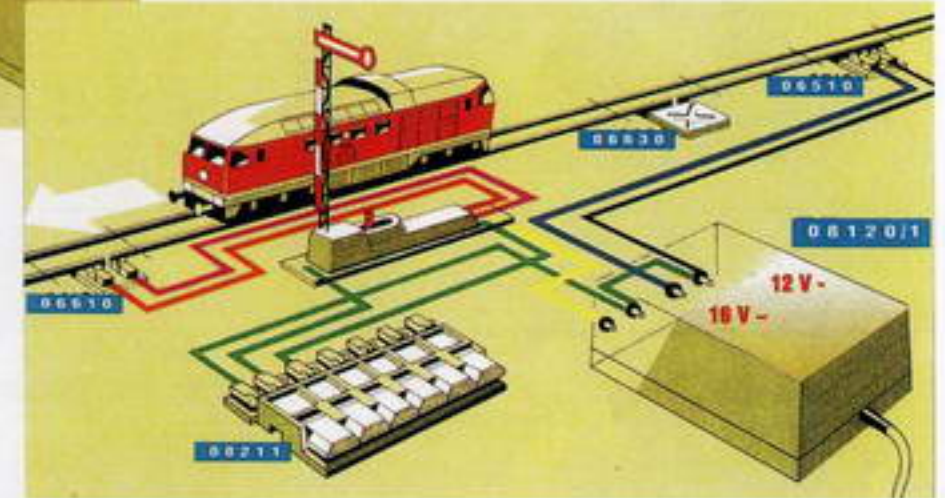
Beispiel 2

Zeigt das Signal „ROT“, bleibt ein herannahender Zug automatisch davor stehen. Bei Betätigung der Taste 2 des Tastenpultes wird das Relais (08410) geschaltet, wodurch das Lichtsignal auf „GRÜN“ springt und der abgeschaltete Gleisabschnitt Strom erhält, so daß sich der vorm Signal wartende Zug in Bewegung setzt.



Beispiel 4

Eine Kombination aller Polymatik-Bausteine: wird das Signal auf „Fahrt frei“ gestellt, setzt sich ein davor haltender Zug vorbildgerecht erst nach einer kurzen Wartezeit in Bewegung. Das Signal wird nach Vorbeifahrt des Zuges automatisch auf „HALT“ gestellt.



Beispiel 3






Zu einem Hauptsignal mit Zugbeeinflussung gehört immer eine Trennstrecke, die bei Stellung „HALT“ spannungslos ist. Bei Verwendung des Gleichrichtergleises (06630) kann ein aus der Gegenrichtung kommender Zug die Trennstrecke ohne Halt überfahren, da das Gleichrichtergleis den Fahrstrom nur in einer Richtung sperrt. Bei Verwendung des TT-Modellgleises ist an Stelle des Gleichrichtergleises eine Diode über die Gleistrennung zu schalten.

Modell-Gleissystem

Advanced track system

TT-Modelgleissystem

Unser TT-Modellgleissystem mit 2,0 mm-Neusilberprofilen ist mit dem TILLIG-TT-Standardgleissystem kompatibel. Beide Systeme lassen sich problemlos durch das Übergangsgleisstück, Art.-Nr. 83132, miteinander verbinden. Das TT-Modellgleissystem lehnt sich in seinem Äußeren stark an das Vorbild an. Es besitzt schlankere Weichen (12° und 15°) mit entsprechend größeren Zweiggleisradien als das TT-Standardgleis. Alle benötigten Radien über dem größten angebotenen Bogengleisstück - R 396 mm - lassen sich ideal mit dem Flexgleis (Art.-Nr. 83125) realisieren. Die Profile sind nicht in die Schwelle eingespritzt - leicht können so individuelle Weichengeometrien gestaltet werden. Durch Dehnen oder Durchtrennen der Schwellenverbinderstege läßt sich der Schwellengrundkörper in eine individuelle Form bringen. Diese Konstruktion macht es möglich, alle Elemente - außer Kreuzung und DKW - als Bausatz zu liefern. Da bei unseren Bausätzen das aufwendige Löten und Kleben entfällt, geht der Selbstbau schnell und problemlos von der Hand. Nicht nur den Individualisten bleibt so der gewünschte Spielraum - auch preisbewußte Modellbauer kommen voll auf ihre Kosten.

	G 1 = 166 mm
	G 2 = 83 mm
	G 3 = 43 mm
	G 4 = 41,5 mm
	G 5 = 36,5 mm

Gerade Gleise Straight track

83101

G 1 - Gerades Gleis - 166,0 mm
G 1 - Straight track 6 5/8"

83102

G 2 - Gerades Gleis - 83,0 mm
G 2 - Straight track- 3 1/4"

83105

G 3 - Gerades Gleis - 43,0 mm
G 3 - Straight track- 1 3/4"

83103

G 4 - Gerades Gleis - 41,5 mm
G 4 - Straight track- 1 5/8"

83104

G 5 - Gerades Gleis - 36,5 mm
G 5 - Straight track 1 3/8"



83132

Übergangsgleis Standardgleis/Modellgleis 57 mm
Adapter track, standard/advanced track - 2 1/4"

83125

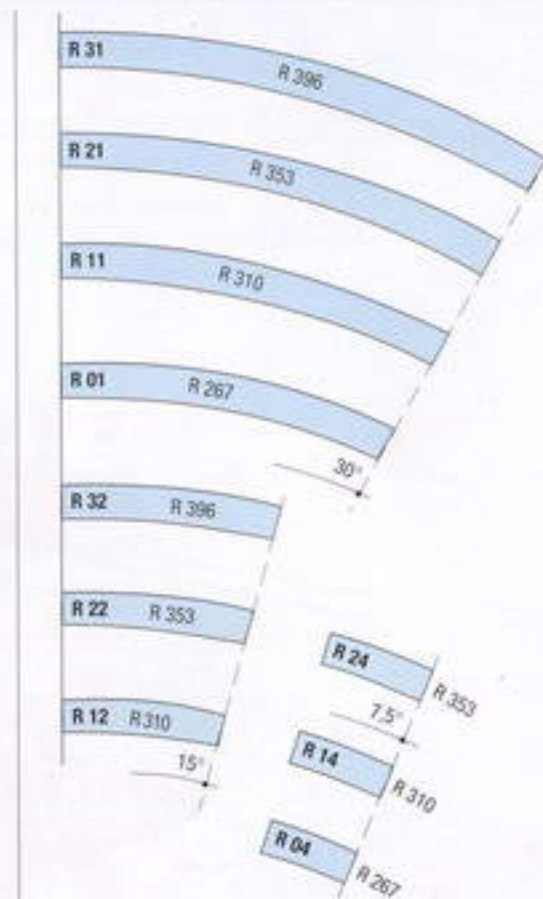
Flexgleis - ca. 664 mm, Flex track, length 26 1/8"

83134

Betonschwellenflexgleis, ca. 520 mm lang
Concrete sleeper flex track, approx. - 20 1/2"

83136

Stahlschwelle TT, Flexgleis, ca. 520 mm lang
Steel sleeper TT, flex track, length approx. 20 1/2"



Gebogene Gleise Curved track

83116

R 01 - Gebogenes Gleis - R 267 mm / 30,0°
R 01 - Curved track - R 10 1/8" / 30°

83115

R 04 - Gebogenes Gleis - R 267 mm / 7,5°
R 04 - Curved track - R 10 1/8" / 7,5°

83109

R 11 - Gebogenes Gleis - R 310 mm / 30,0°
R 11 - Curved track - R 12 1/4" / 30°

83110

R 12 - Gebogenes Gleis - R 310 mm / 15,0°
R 12 - Curved track - R 12 1/4" / 15°

83113

R 14 - Gebogenes Gleis - R 310 mm / 7,5°
R 14 - Curved track - R 12 1/4" / 7,5°

83106

R 21 - Gebogenes Gleis - R 353 mm / 30,0°
R 21 - Curved track - R 13 7/8" / 30°

83107

R 22 - Gebogenes Gleis - R 353 mm / 15,0°
R 22 - Curved track - R 13 7/8" / 15°

83114

R 24 - Gebogenes Gleis - R 353 mm / 7,5°
R 24 - Curved track - R 13 7/8" / 7,5°

83111

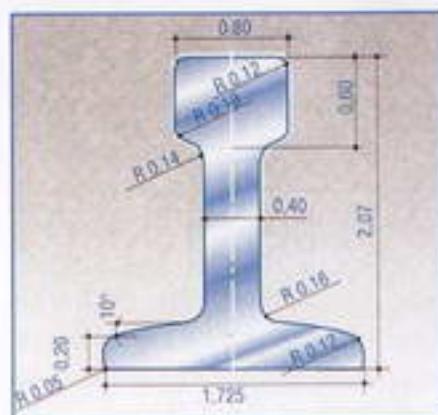
R 31 - Gebogenes Gleis - R 396 mm / 30,0°
R 31 - Curved track - R 15 5/8" / 30°

83112

R 32 - Gebogenes Gleis - R 396 mm / 15,0°
R 32 - Curved track - R 15 5/8" / 15°

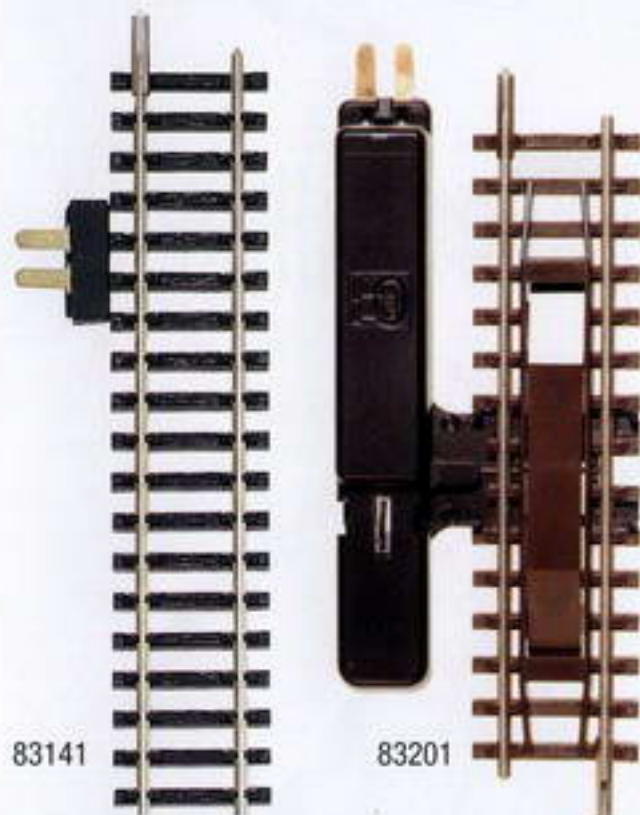


83136



Funktionsgleise

Function tracks



83141

Gerades Anschlußgleis, entstört - 166 mm
Straight feeder track - 6 5/8", free from interference

83201

Entkupplungsgleis, elektromagnetisch - 83 mm
Uncoupler track with el. mechanism - 3 5/16"

83150

Trenngleis, 41,5 mm
Isolating track, 41,5 mm

83155

Unterbrechergleis, 41,5 mm
Straight cut-out track, 41,5 mm

Alle Weichen werden ohne Antriebe geliefert.
Die Weichenantriebe (Kooperation mit
Fa. ROCO) sind endabgeschaltet.

Weichenantriebe

Turnout mechanisms

83511

Weichenantrieb für Rechtsweichen
Electric mechanism for right turnouts

83512

Weichenantrieb für Linksweichen
Electric mechanisms for left turnouts

83513

Weichenhandantrieb für Rechtsweichen
Hand mechanism for right turnouts

83514

Weichenhandantrieb für Linksweichen
Hand mechanism for left turnouts

86110

Motorischer Weichenantrieb für
Unterflurantrieb der Weichen (siehe auch
HO-ELITE-Gleissystem)

Motorized turnout mechanism, to be mounted
below baseboard
(HO-ELITE-track system)



Einfache Weichen

Straight turnouts

83322

EW 1 links - Weiche 15°,
Länge des geraden Gleises - 129,5 mm
passende Antriebe - 83512 oder 86110
EW 1 LH - Left turnout 15°,
Length of the straight side 5 1/8"
Suitable el. mechanism: 83512 or 86110

83321

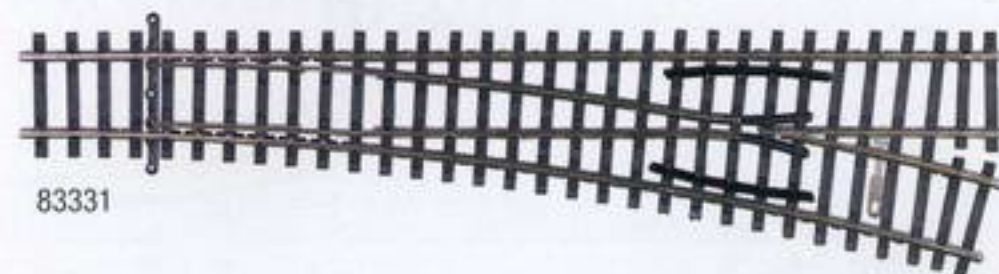
EW 1 rechts - Weiche 15°,
Länge des geraden Gleises - 129,5 mm
passende Antriebe - 83511 oder 86110
EW 1 RH - Right turnout 15°,
Length of the straight side 5 1/8"
Suitable el. mechanism: 83511 or 86110

83331

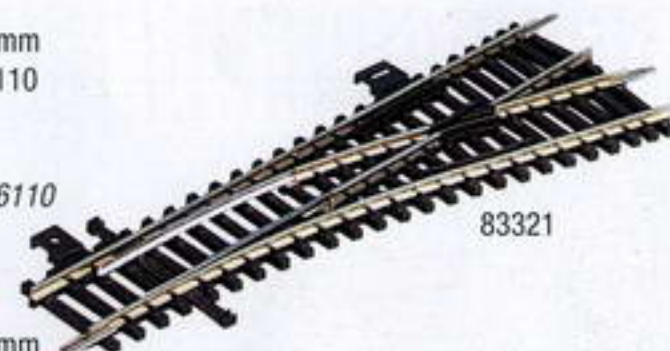
EW 2 rechts - Weiche 15°, Länge des geraden
Gleises - 166 mm, passender Antrieb 1 x 86110
EW 2 right 15°, Length of the straight side
6 5/8", suitable el. mechanism 1 x 86110

83332

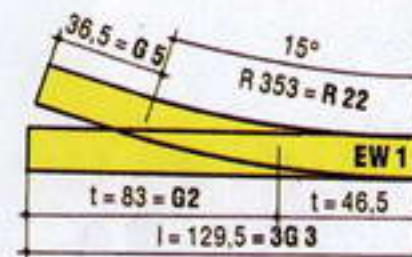
EW 2 links - Weiche 15°, Länge des geraden
Gleises - 166 mm, passender Antrieb 1 x 86110
EW 2 left 15°, Length of the straight side 6
5/8", suitable el. mechanism 1 x 86110



83331

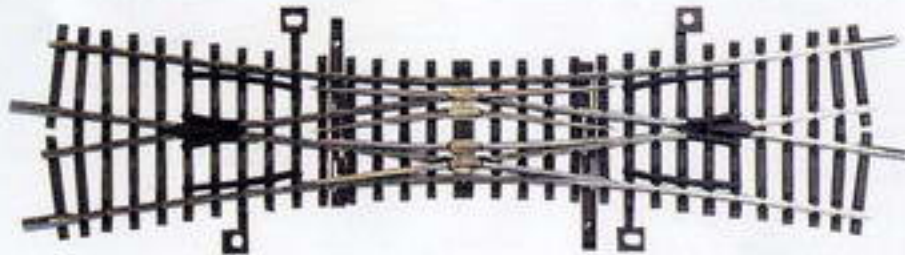
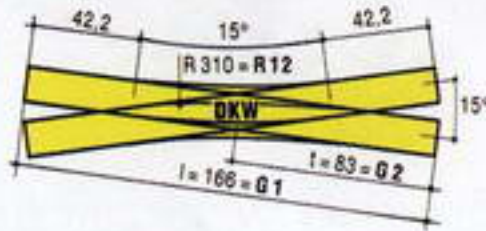


83321



Modell-Gleissystem

Advanced track system



Innenbogenweichen

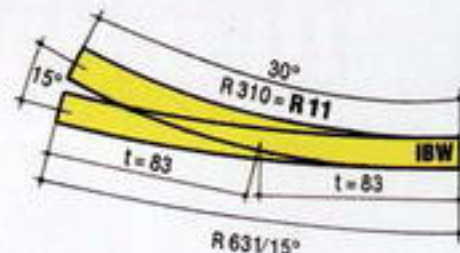
Curved turnouts

83361

IBW rechts - Innenbogenweiche rechts
passende Antriebe - 83511 oder 86110
IBW RH - Right curved turnout
Suitable el. mechanism: 83511 or 86110

83362

IBW links - Innenbogenweiche links
passende Antriebe - 83512 oder 86110
IBW LH - Left curved turnout
Suitable el. mechanism: 83512 or 86110



83341

EW 3 rechts - Weiche 12°, Länge des geraden Gleises -
207 mm, passender Antrieb 1 x 86110
EW 3 right 12°, length of the straight side 8 1/8",
suitable el. mechanism 1 x 86110

83342

EW 3 links - Weiche 12°, Länge des geraden Gleises -
207 mm, passender Antrieb 1 x 86110
EW 3 left 12°, length of the straight side 8 1/8",
suitable el. mechanism 1 x 86110

Doppelkreuzungsweiche

Double-slip turnout

83300

DKW - Doppelkreuzungsweiche, passende Antriebe -
2 x 83511 oder 2 x 86110
DKW - Double-slip turnout, suitable el. mechanism:
2 x 83511 or 2 x 86110

83502

Schwellenklammer TT (50 Stück/Beutel)

85506

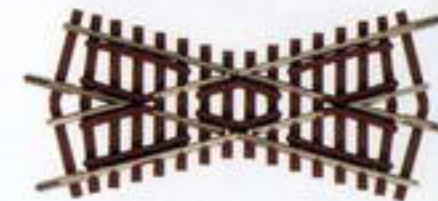
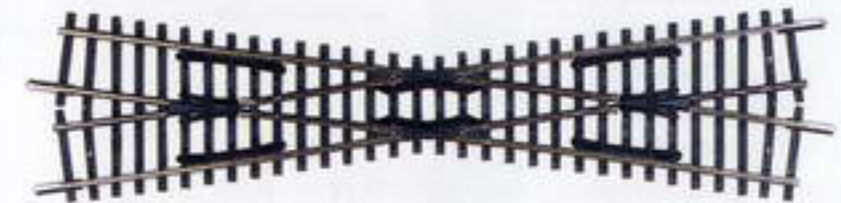
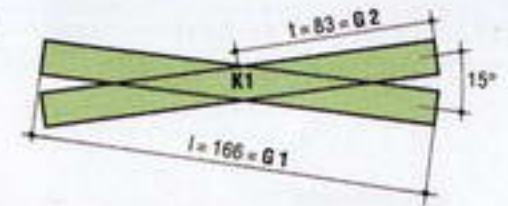
Kontaktklemme (20 Stück/Beutel)
Contact clamps (bag with 20 pcs.)

Kreuzungen

Crossings

83160

K 1 - Kreuzung 15°
K 1 - 15° crossing



83170

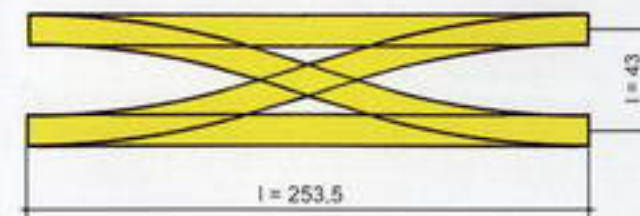
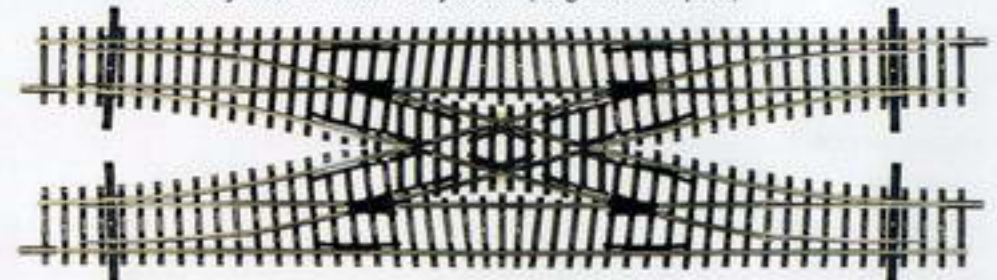
K 2 - Kreuzung 30°
K 2 - 30° crossing

86101

Isolierschienenverbinder (20 Stück/Beutel)
Insulating rail joiners (bag with 20 pcs.)

86102

Schienenverbinder,
Neusilber, blank (25 Stück/Beutel)
Shiny nickel silver rail joiners (bag with 25 pcs.)



83210

DGV - Doppelte
Gleisverbindung
*DGV - Double
crossover*

Bausätze Kits

83001

G 1 - Gerades Schwellenband
G 1 - Straight sleeper band - 6 5/8"

83003

Gebogenes Schwellenband - R 285 mm
Curved sleeper band - R 285 mm

83006

R 21 - Gebogenes Schwellenband - R 353 mm/30°
R 21 - Curved sleeper band - R 13 7/8"/30°

83007

R 22 - Gebogenes Schwellenband - R 353 mm/15°
R 22 - Curved sleeper band - R 13 7/8"/15°

83008

R 11 - Gebogenes Schwellenband - R 310 mm/30°
R 11 - Curved sleeper band - R 310 mm/30°

83009

R 12 - Gebogenes Schwellenband - R 310 mm/15°
R 12 - Curved sleeper band - R 12 1/4"/15°

83011

R 31 - Gebogenes Schwellenband - R 396 mm/30°
R 31 - Curved sleeper band - R 15 5/8"/30°

83012

R 32 - Gebogenes Schwellenband - R 396 mm/15°
R 32 - Curved sleeper band - R 15 5/8"/15°

83016

R 01 - Gebogenes Schwellenband R 267 mm/30°
R 01 - Curved sleeper band R 267 mm/30°

83025

Flex-Schwellenband, 220 mm
Flex sleeper track, 220 mm

83034

Betonschwellenband - R 125 mm
Concrete sleeper band - R 125 mm

83410

IBW links - Innenbogenweiche links, Bausatz
 passende Antriebe 83512 oder 86110
IBW LH - Left curved turnout, kit
Suitable el. mechanism: 83512 or 86110

83411

IBW rechts - Innenbogenweiche rechts, Bausatz
 passende Antriebe 83511 oder 86110
IBW RH - Right curved turnout, kit
Suitable el. mechanism: 83511 or 86110

83420

Flexsteg Bogenweiche 15°, Bausatz,
 passender Antrieb 1x 86110
Flexible straps, curved turnout 15°, kit
Suitable el. mechanism 1 x 86110

83421

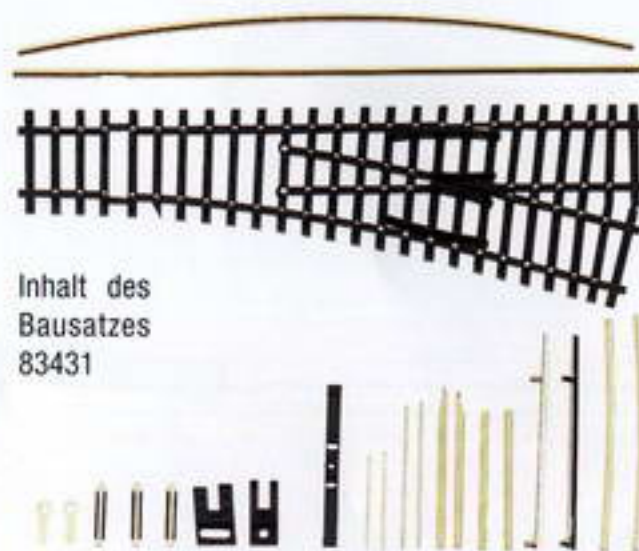
Flexsteg Bogenweiche 12°, Bausatz
Flexible straps, curved turnout 12°, kit

83430

EW 1 links - Weiche 15°, Bausatz
 passende Antriebe 83512 oder 86110
EW 1 LH - Left turnout 15°, kit
Suitable el. mechanism: 83512 or 86110

83431

EW 1 rechts - Weiche 15°, Bausatz
 passende Antriebe 83511 oder 86110
EW 1 RH - Right turnout 15°, kit
Suitable el. mechanism: 83511 or 86110



Inhalt des Bausatzes 83431



83100

Prellbock
Bumper

83440 (ohne Abbildung)

Prellbock, Bausatz
Bumper, kit

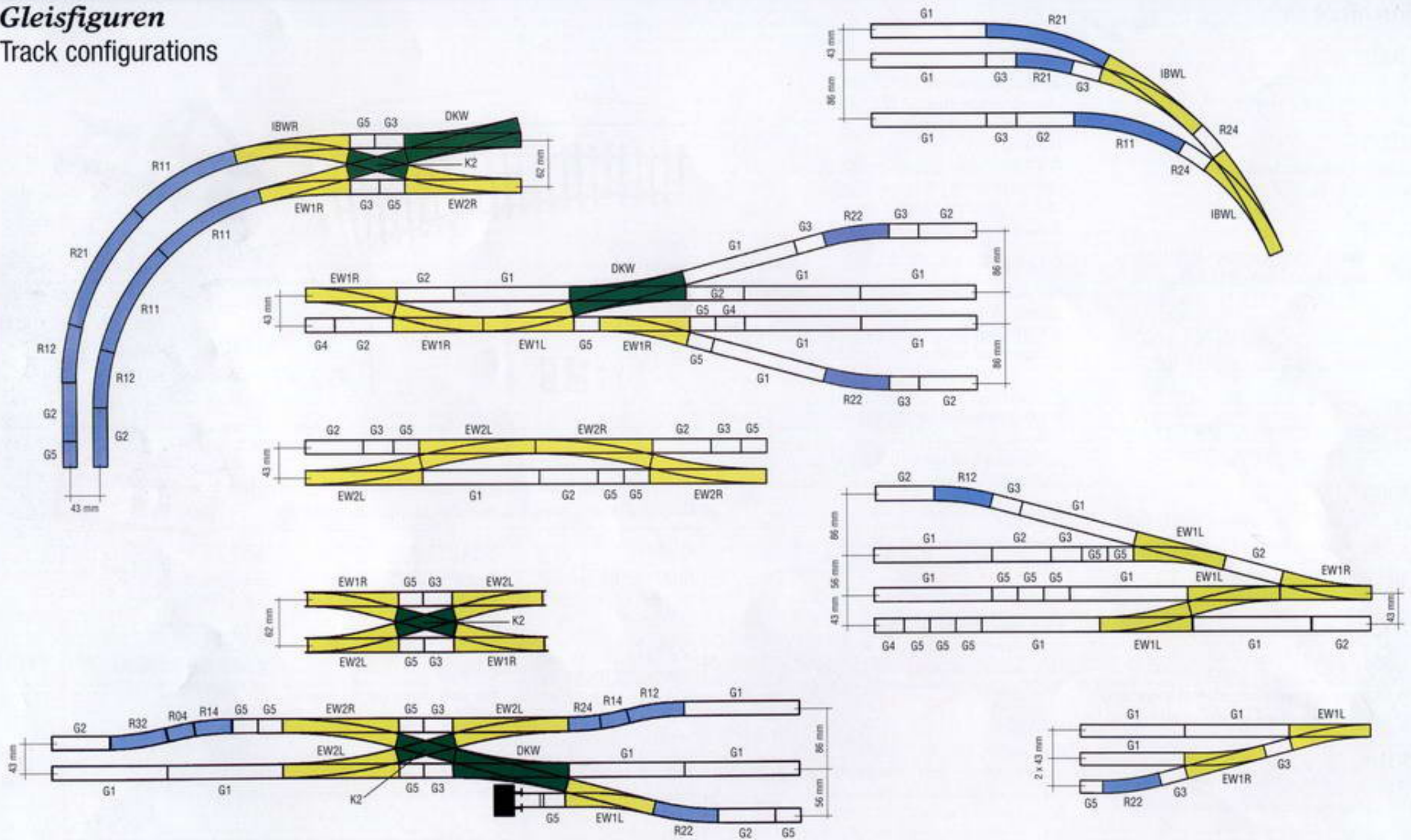
Für optisch höhere Ansprüche sind folgende Artikel mit brüniertem Profil im Angebot (keine Fertigweichen und Kreuzungen).

Neu! Weichen und Flexgleis brüniert.

83416 IBW links BS , brüniert <i>IBW left, kit, oxidized</i>	83427 Flex BW 12° BS , brüniert <i>Flexible stramp, curved turnout 12°, kit, oxidized</i>	83495 Flexgleis , brüniert <i>Flex track, oxidized</i>
83417 IBW rechts BS , brüniert <i>IBW right, kit, oxidized</i>	83436 EW 1 15° links BS , brüniert <i>EW 1 15° left, kit, oxidized</i>	85500 Schienenprofil Neusilber 2,1 mm (Code 83) 1000 mm, brüniert <i>Nickel silver rail 5/64" (2,1 mm) = Code 83, length 39 3/8" (1000 mm), oxidized</i>
83426 Flex BW 15° BS , brüniert <i>Flexible stramp, curved turnout 15°, kit, oxidized</i>	83437 EW 1 15° rechts BS , brüniert <i>EW 1 15° right, kit, oxidized</i>	

Gleisfiguren

Track configurations



01822

Gleiserweiterungsset „II“ Modellgleis

Track extension set "II" model track

Stück Quantity	Bezeichnung Designation
1	Handweiche links hand-operated turnout, left
1	Prellbock bumper
3	Gerade 1/1 166 mm (G 1) straight 1/1 166 mm (G 1)
1	Paßstück 36,5 mm (G 5) adapter 36.5 mm (G 5)

Platzbedarf 68 x 98 cm

Space requirements 68 x 98 cm



01823

Gleiserweiterungsset „III“ Modellgleis

Track extension set "III" model track

Stück Quantity	Bezeichnung Designation
1	Handweiche links hand-operated turnout, left
1	Handweiche rechts hand-operated turnout, right
2	Paßstück 43 mm (G 3) adapters 43 mm (G 3)
2	Bogen 1/2 Radius 310 mm (R 12) curves 1/2 radius 310 mm (R 12)
2	Paßstück 36,5 mm (G 5) adapters 36.5 mm (G 5)
8	Gerade 1/1 166 mm (G 1) straight 1/1 166 mm (G 1)

Platzbedarf 68 x 147 cm

Space requirements 68 x 147 cm



01824

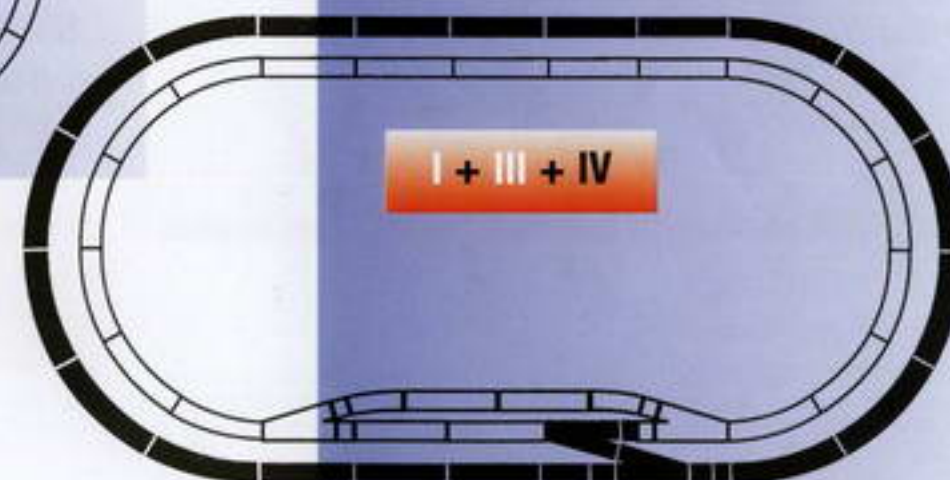
Gleiserweiterungsset „IV“ Modellgleis

Track extension set "IV" model track

Stück Quantity	Bezeichnung Designation
12	Parallelkreis Radius 353 mm (R 21) parallel circuit radius 353 mm (R 21)
2	Handweiche rechts hand-operated turnouts, right
8	Gerade 1/1 166 mm (G 1) straight 1/1 166 mm (G 1)
1	Gerade 1/2 83 mm (G 2) straight 1/2 83 mm (G 2)
2	Gerade 1/4 41,5 mm (G 4) straight 1/4 41.5 mm (G 4)
2	Paßstück 36,5 mm (G 5) adapters 36.5 mm (G 5)

Platzbedarf 77 x 157 cm

Space requirements 77 x 157 cm



Zubehör Accessories



07711
2 x Hapag Lloyd, 2 x Schenker
07713
2 x SEA-LAND, 2 x Cti
07717
2 x Bitburger, 2 x ÖBB



07830
Transportbehälter DR, grau (2 Stück)
Small containers DR, grey (2 pcs.)

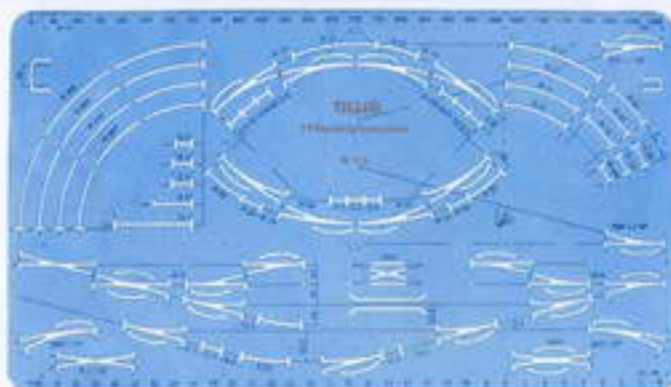
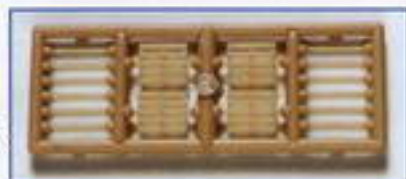


07725
Kleinbehälter, Bausatz für 3 Stück
Small containers, 3 pcs.



07726 A
4 Coils für Coiltransportwagen
4 coils for coil transport car

07724
Einweg-Paletten, Bausatz für 12 Stück
Throw away pallets, 12 pcs.



83517
Gleisschablone zum Zeichnen von Gleisplanentwürfen im Maßstab 1:5 für Feinminenstifte 0,5 mm und Tusche geeignet
Track planning stencil for planning track layouts in a scale of 1:5; suitable for fine pencil and drawing ink

83570 (ohne Abbildung)
Bogenbrücke mit Modellgleis (Bausatz)
Arched bridge for model track (kit)

83571 (ohne Abbildung)
Blechträgerbrücke TT, gerade
Plate girder bridge, straight

83580 (ohne Abbildung)
Blechträgerbrücke TT, gebogen
Plate girder bridge, curved



08955
Rollenprüfstand TT
Roller testing bed TT



07110
Bogenbrücke mit Standardgleis -
228 mm lang (Bausatz)
Arched bridge with track - length 13" (kit)



07111
Blechträgerbrücke mit Standardgleis -
228 mm lang (Bausatz)
Plate girder bridge with track - length 13" (kit)



07120
Blechträgerbrücke mit gebogenem
Standardgleis - R 286 mm/22,5° (Bausatz)
Plate girder bridge with curved track -
R 11 1/4"/22,5° (kit)

Zubehör Accessories

08940
Kabelhalter (Leiste zum Klemmen)
Wire clamp



08931
Verteiler (Leiste zum Klemmen)
Distributor clamp



08819
Metallradsatz ø 8,0 mm, 8 Stück
Metal wheel set 5/16" dia., 8 pcs.



08820
Metallradsatz ø 8,0 mm, 50 Stück
Metal wheel set 5/16" dia., 50 pcs.

08818
Metallradsatz ø 7,5 mm, 8 Stück
Metal wheel set 19/64" dia., 8 pcs.

08821
Metallradsatz ø 7,5 mm, 50 Stück
Metal wheel set 19/64" dia., 50 pcs.



01334
Modell-Alterungsset, Kooperation mit Fa. Air-Color-Technik
Weathering-color-set, Co-operation with messrs Air-Color-Technik

07920
Handentkuppler
Hand-operated uncoupler



07130
Gitterbrücke ohne Gleis -
115 mm lang
*Lattice girder bridge with-
out track - length 4 1/2"*



07170
Brückenpfeiler
23,8 mm hoch
*Bridge pillar -
height 15/16"*



07160
Brückenpfeiler
65,0 mm hoch
*Bridge pillar -
height 2 9/16"*



08415
Schaltrelais/Zeitschalter
Switching relay/time switch



07112
Entladebrücke (Bausatz) für Standardgleis, zur
automatischen Entladung von Selbstentladewagen,
Länge 228 mm
*Handling bridge (kit) for automatic unloading of high
capacity hopper cars, length 228 mm*



07910
Aufgleiser
Rerailer

08960
**Lehre für Radsatz und
Gleis**, 12 mm, nach
NEM 310/311
*Template für wheel set
and track, 12 mm, as per
NEM 310/311*



08120
Trafo, Fahrstrom- und
Zubehörschluß
220 V ~ sek. 12 V = 0,6 A
16 V ~ 0,5 A
Transformer

08121
Trafo, Fahrstrom- und
Zubehörschluß
220 V ~ sek. 12 V = 1,15 A
16 V ~ 1,0 A
Transformer



07740
Tankcontainer „Spolana“
der CD, 2 Stück, Kooper-
ation mit Fa. LOCO
*Tank container „Spolana“
of the CD, 2 pieces, Co-
operation with messrs
LOCO*

08122
Universal-Zubehör-Transformator
(Ausgangsspannung 14 V~ sowie 16,5 V~) pro Pfad
mit max. 3 A belastbar, Gesamtleistung 45 VA
*General-purpose accessory transformer
(output voltage 14 V~ and 16,5 V~ per path with
max. 3 A current-carrying capacity, total load 45 VA)*



Zubehör

Accessories

08824

Kupplung lang (50 Stück/Beutel)
Long coupler (pouch with 50 pcs.)



08823

Kupplung kurz (50 Stück/Beutel)
Short coupler (pouch with 50 pcs.)



08826

Steifkupplung, 20 Stück
Rigid coupler, 20 pcs.



08872

Kupplung mit Aufnahme für Normschacht (10 Stück/Beutel)
Coupler (pouch with 10 pcs.)



08826

Steifkupplung mit Aufnahme für BTTB-Schacht und „Karwendel-express“ (20 Stück/Beutel)
Coupler (pouch with 20 pcs.)



21026

Standardkupplung mit Aufnahme für BTTB-Schacht und „Karwendel-express“
Coupler (1 pcs.)



21019

Standardkupplung für Deichsel mit Kuppelkasten
Coupler (1 pcs.)



32293

Kurzkupplung (kurz) ohne automatische Funktion für Aufnahme mit Kuppelkasten
Coupler (1 pcs.)



32294

Kurzkupplung (lang) ohne automatische Funktion für Aufnahme mit Kuppelkasten
Coupler (1 pcs.)



08875

10 Stück **Kohlebürsten**, eckig 39538, Einsatz für TT-Rundmotor
10 carbon brushes, angular



08875

08876

10 Stück **Kohlebürsten**, rund 39588, Einsatz für TT-Motor,
10 carbon brushes, round



08876

08877

10 Stück **Kohlebürsten**, „Bühler“ 39587, Einsatz für Bühler-Motor
10 carbon brushes, „Bühler“



08877

08878

6 Stück **Zwerglampen** 6 V, 39518, Einsatz für Eilzugwagen
6 miniature lamps 6 V



08878

08879

6 Stück **Zwerglampen** 10 V, 39516, Einsatz für BR 01, 130, 211, E 94
6 miniature lamps 10 V



08879

08880

6 Stück **Zwerglampen** 16 V, 39517, Einsatz für BR 56, 86, 110
6 miniature lamps 16 V



08880

08881

8 Stück **Haftreifen** 10,5 mm, 22744, Einsatz für BR 56, 250, 243, E 44/95
8 friction tyres 10.5 mm (.41")



08883

08882

08882

8 Stück **Haftreifen** 9,2 mm, 22758, Einsatz für BR 110
8 friction tyres 9.2 mm (.36")



08884

08883

8 Stück **Haftreifen** 14 mm, 22759, Einsatz für BR 23/35
8 friction tyres 14 mm (.55")



08885

08884

8 Stück **Haftreifen** 8 mm, 22760, Einsatz für BR 01, 119, 120, 221, 130
8 friction tyres 8 mm (.31")



08886

08885

1 Paar **Scheren-Dachstromabnehmer**, 39598, Einsatz für E 94, E 44, BR 250
1 pair of roof pantograph-type, current collectors

08886

1 Paar **Einholm-Dachstromabnehmer**, 39599, Einsatz für BR 243, 143, 112
1 pair of one-leg roof pantograph-type, current collectors

Zubehör Accessories



08640

TT-Telefonzellienset/D
(Kooperation mit Epoche Modellbau GmbH)
TT Telephone booth set/D
(Co-operation with the firm of Epoche Modellbau GmbH)

VW Käfer

in Kooperation mit Joachim Weiland, Werkzeugbau
in Co-operation with Joachim Weiland, tools



08550

VW Käfer, blau
VW Beetle, blue



08555

VW Käfer Limousine „ADAC“
VW Beetle limousine „ADAC“



08551

VW Käfer, orange
VW Beetle, orange



08556

VW Käfer Feuerwehr
VW Beetle fire brigade



08553

VW Käfer, „Post“, gelb
VW Beetle, „post“, yellow



08560

VW Käfer Cabriolet, rot
VW Beetle cabriolet, red



08554

VW Käfer Limousine „Polizei“
VW Beetle limousine „Police“



08562

VW Käfer Cabriolet, silber
VW Beetle cabriolet, silver



08641

TT-Telefonzellienset/CH
(Kooperation mit Epoche Modellbau GmbH)
TT Telephone booth set/CH
(Co-operation with the firm of Epoche Modellbau GmbH)

Wartburg 353

in Kooperation mit Epoche Modellbau GmbH
in Co-operation with the firm of Epoche Modellbau GmbH



08670

Wartburg 353, weiß
Wartburg 353, white



08675

Wartburg 353, nußbraun
Wartburg 353, nut-brown



08671

Wartburg 353, goldoliv
Wartburg 353, gold-olive



08676 A

Wartburg 353, mandarin
Wartburg 353, mandarin



08672

Wartburg 353, neptunblau
Wartburg 353, neptune-blue



08677

Wartburg 353, „NVA“
Wartburg 353, „NVA“



08673

Wartburg 353, Feuerwehrleitfahrzeug
Wartburg 353, fire-brigade guiding vehicle



08678

Wartburg 353, „Polizei“
Wartburg 353, „Police“



08681

Wartburg 353, „Taxi“
Wartburg 353, „Taxi“

08682

Wartburg 353, „IFA-Service“
Wartburg 353, „IFA-Service“



08642

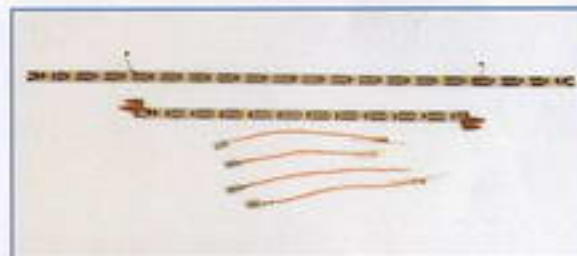
Bausatz Telefonzellen, gelb
Telephone booth, kit



07728

Containerauflieger

Modell eines Containeraufliegers für den Straßentransport von 20'- und 40'-Containern. Ein solcher Sattelaufleger war zu Beginn des Containerverkehrs bei der DR auf einem W 50 in Berlin im Einsatz. Dieses Fahrzeug brachte allerdings nur Leercontainer zum Containerterminal zurück, da die Leistung des W 50 nur dafür ausreichte.



08850

Innenbeleuchtungsbausatz für D0 2000 TT
Interior lighting set for D0 2000 TT - kit

08851

Innenbeleuchtungsbausatz für Bmhe
Interior lighting set for Bmhe - kit

08859

Innenbeleuchtungsbausatz, Diodenstreifen, Länge 290 mm
Interior lighting kit, diode strips, length approx. 11 1/2"



08683

Wartburg 353, gelbgrün
Wartburg 353, yellow-green

08684

Wartburg 353, „Monte Carlo“
Wartburg 353, „Monte Carlo“

Tempo Matador/LKW H3A

in Kooperation mit Epoche Modellbau GmbH
Co-operation with messrs Epoche Modellbau GmbH



08617
Matador, „RAMA“
Matador, „RAMA“



08619
Matador, „Rokal“
Matador, „Rokal“



08622
Matador, blau
Matador, blue



08626
Matador, Bus, blutorange
Matador, Bus, blood-orange



08635
H3A mit Plane und Anhänger, blau/rot
H3A with tarpaulin, trailer, blue/red



08646
H3A Anhänger, grau/grün (2 Stück)
H3A trailer, grey/green (2 pieces)



08627
Matador, „Feuerwehr“
Matador, „Fire brigade“



08628
Matador, „Krankenwagen“
Matador, „Ambulance“



08630
Matador mit Anhänger
Matador with trailer



08645
H3A Anhänger mit Kohle
H3A trailer with coal

08696 *ohne Abbildung
without illustration*
TT-Bastelpack,
verschiedene Fässer
TT hobby kit, different barrels

08697
TT-Bastelpack, Autoteile
TT hobby kit, car parts



08653
LKW H3A, blau/rot
H3A, blue/red



08655
LKW H3A mit Plane, grün/grau
H3A with tarpaulin, green/grey



08656
LKW H3A mit Plane, „MITROPA“
H3A with tarpaulin, „MITROPA“



08657
LKW H3A mit Plane, Plaste...
aus Schkopau
H3A with tarpaulin, Plastics...
from Schkopau



08661
LKW H3A „Kohlehandel“ mit
Ladegut
LKW H3A „Coal trade“ with
cargo



08662
LKW H3A „MINOL“ mit Fässern
H3A „MINOL“ with barrels



08665
H3A „PGH Motorkraft“ mit Ladegut
H3A „PGH Motorkraft“ with load



08666
H3A „VEB Tiefbaukombinat“ mit Ladegut
H3A „VEB Tiefbaukombinat“ with load

Barkas B 1000

in Kooperation mit Joachim Weiland, Werkzeugbau
in Co-operation with Joachim Weiland, tools



08511
B 1000 „Feuerwehr“
B 1000 „Fire brigade“



08512
B 1000 „Dispatcher“
B 1000 „Dispatcher“



08514
B 1000 „Volkspolizei“
B 1000 „East German police force“



08517
B 1000 „Krankenwagen“
B 1000 „Ambulance“



08518
B 1000 „Polizei“
B 1000 „Police“



08520
B 1000 „Post“, gelb
B 1000 „Post“, yellow



08521
B 1000 blau
B 1000 blue



08522
B 1000 „DP“, gelb
B 1000 „DP“, yellow



08525
B 1000 „Feuerwehr“ (Variante 2)
B 1000 „Fire brigade“ (version 2)



08530
B 1000 „Fernmeldepost mit
Leiter und Werkzeugkiste“
B 1000 „Telecommunications
post with ladder and tool box“



08531
B 1000 „NVA“
B 1000 „NVA“



08532
B 1000 „THW“
B 1000 „THW“



08533
B 1000 „Geburtshilfe“
B 1000 „Obstetrics“



08534
B 1000 „NVA“, Sankra
B 1000 „NVA“, ambulance car

Wartburg 311/Multicar

in Kooperation mit Fa. reifra GmbH
in Co-operation with messrs reifra GmbH



08700
Wartburg 311 Limousine, grau
Wartburg 311 limousine, grey



08701
Wartburg 311 Limousine, pastellblau
Wartburg 311 limousine, pastel-blue



08702
Wartburg 311 Limousine, weiß
Wartburg 311 limousine, white



08703
Wartburg 311 Limousine, pastellgrün
Wartburg 311 limousine, pastel-green



08704
Wartburg 311 Limousine, braun
Wartburg 311 limousine, brown



08705
Wartburg 311 Limousine, schwarz
Wartburg 311 limousine, black



08750
Multicar M 26, orange
Multicar M 26, orange



08751
Multicar M 26, rot
Multicar M 26, red



08760
Multicar M 26 mit Ladegut
Multicar M 26 with load



08765
Multicar M 26 mit Plane
Multicar M 26 with tarpaulin

Die Digitalsteuerung - eine neue Dimension des Anlagenbetriebes

Unter digitaler Steuerung wurde ursprünglich eine Mehrzugsteuerung verstanden. Historisch ist diese Steuerung aus dem amerikanischen Modellbahnverständnis heraus entstanden. Hier werden mehrere Loks vor oder im Zug verteilt eingesetzt. Die amerikanischen Modellbahner verstehen sich dabei als Lokführer, die einen Zug unter Beachtung der Signale von einem Bahnhof in einen anderen fahren. Zur Realisierung dieses vorbildentsprechenden Betriebes war die Entwicklung einer entsprechenden Loksteuerung erforderlich. Inzwischen ist die technische Entwicklung soweit fortgeschritten, daß auch Zubehörartikel digital gesteuert werden.

Mit digitalen Steuersystemen lassen sich vorbildentsprechende Betriebssituationen wesentlich besser nachbilden, als dies mit konventionellen Mitteln möglich ist. Dabei sei nur einmal an die Möglichkeit gedacht, Kurswagen an einen Zug zu stellen, mit einer Rangierlok von einem im Bahnhof stehenden Nahgüterzug eine Wagengruppe abzuziehen oder anzuhängen oder einen schweren Zug eine Vorspannlok/Schiebelok beizustellen und in Doppeltraktion zu fahren. Auch die Welt der Computersteuerung eröffnet dem (voll-) automatischen Anlagenbetrieb neue Perspektiven.

Die Fahreigenschaften der Loks werden beim Einsatz von Decodern mit Motorlastregelung wesentlich besser sein als beim konventionellen Gleichstrombetrieb. Ein wesentlich vorbildlicherer Rangierbetrieb ist so möglich. Die dazu bisher eingesetzten konventionellen Impulsweitenregelungen lassen sich bei den heute als Fahrzeugbeleuchtung weit verbreiteten Leuchtdioden nicht mehr einsetzen, da hier die Loks Front- und Rücklicht gleichzeitig eingeschaltet haben.

Ein Vorzug des hier vorgestellten Digitalsystems ist die weitere Verwendbarkeit der digitalisierten Lokomotiven auf konventionellen Anlagen. Dabei verlieren die Loks zwar ihre guten Langsamfahreigenschaften und unter Umständen einprogrammierte Geschwindigkeitskennlinien. Die eingestellten Anfahr- und Bremsverzögerungen bleiben aber weiter aktiv. Die Loks können damit auch beim befreundeten Modellbahner auf einer konventionellen Anlage fahren. Durch diese Eigenschaft der digitalisierten Loks ist es prinzipiell möglich, die Anlage in digital betriebene (Bahnhofs-) Bereiche und konventionell betriebene Blockstrecken zu teilen. Die digitale Steuerung benötigt für den gleichzeitigen Fahrbetrieb mehrerer Züge keine Unterteilung der Gleisanlage in verschiedene Gleisabschnitte. An dieser Stelle wird ein wesentlicher Vorzug einer digitalen Steuerung deutlich. Während an einer konventionellen Anlage die Zahl der vorhandenen Fahrstrombereiche und der damit verbundenen Fahrregler die Zahl der Züge (und Mitspieler) bestimmt, ist eine Digitalanlage ohne Änderung der Verdrahtung jederzeit flexibel. Die Zahl der angeschlossenen Regelgeräte entscheidet über die Zahl der Mitspieler. Die Zahl der gleichzeitig steuerbaren Loks übersteigt ohnehin die Fähigkeiten des Personals.

Die digitale Steuerung basiert auf einem „intelligenten“ Fahrregler, der sogenannten Zentrale. Dieser Fahrregler „sagt“ jeder Lok, wie sie sich auf dem Gleis zu bewegen hat - oder auch nicht. Damit die Loks die „Sprache“ der Zentrale auch „verstehen“, sind in ihnen elektronische Bausteine eingebaut, die als „Decoder“ bezeichnet werden. Um dieses Prinzip zu verwirklichen, ist ständig Spannung am Gleis. Diese ist etwas höher (ca. 18 V) als sonst (12 V maximal), dafür aber weitgehend konstant. Diese konstante Spannung macht solch Nebeneffekte, wie eine ständige Zugbeleuchtung, möglich. Allerdings müssen die in den Fahrzeugen eingebauten Glühlampen dieser höheren Spannung angepaßt, sprich ausgetauscht, werden (Leuchtdioden brauchen nicht getauscht werden).

Die Zentrale spricht nacheinander alle auf der Anlage befindliche Loks an und erteilt Fahrbefehle. Dazu erhält jede Lok eine sogenannte „Adresse“, die Nummer unter der sie bei der Zentrale registriert ist. Die Lok reagiert nur dann auf Befehle der Zentrale, wenn sie ihre Nummer am Anfang eines Befehles „gehört“ hat. Zu diesen Fahrbefehlen zählen die Geschwindigkeit, die Fahrtrichtung und der Zustand etwaiger in der Lok

befindlicher Funktionen. Dies ist in den meisten Loks der Firma TILLIG die Beleuchtung. Diese Funktionen können auch unabhängig von der Bewegung der Lok geschaltet werden - es ist ja ständig Spannung am Gleis. Da die Spannung am Gleis beständig als Wechselspannung anliegt, wird „Vorwärts“ und „Rückwärts“ nicht mehr der Gleisanlage zugeordnet. Die Definition der Fahrtrichtung wird nunmehr auf jedes Fahrzeug bezogen vorgenommen. Das heißt, wenn eine Lok den Befehl erhält, mit dem Schornstein (oder Führerstand 1) voraus zu fahren, wird sie das - unabhängig davon wie sie auf das Gleis gestellt wird - ausführen. Zwei so gestellte Loks fahren also aufeinander zu, wenn die mit den Schornsteinen gegeneinander auf das Gleis gestellt werden. Wird eine Lok nicht angesprochen, merkt sich der Decoder bis zur nächsten Befehlsausendung an ihn den letzten Befehl und führt ihn aus. So ist es möglich, in der Zwischenzeit anderen Loks ihre Befehle zu erteilen. Es können also mehrere Loks auf dem selben Gleis unterschiedliche Fahrzustände unabhängig voneinander einnehmen.

Die in den Fahrzeugen der Loks eingebauten Decoder können in ihren Eigenschaften eingestellt werden. Dies wird als Programmieren bezeichnet. Je nach Decodertyp lassen sich verschiedene Eigenschaften ändern. Die wichtigsten sind die Adressen der Lok sowie die Anfahr- und Bremsverzögerung zur Massesimulation des Zuges.

Das bei TILLIG verwendete Digitalsystem arbeitet nach dem DCC-Standard, der durch die NMRA (National Model Railroad Association) in den USA genormten Form der Digitalsteuerung, bekannt in Deutschland als das System „Lenz“.

Der einfache Weg

Der Start in die digitale TT-Welt erfolgt in Kooperation mit den Firmen ROCO und Lenz. Damit existiert für TT ein einheitlicher Standard von Beginn an. Als Ergänzung zu dem Digitalfahrpult „compact“ als Zentrale und Steuergerät für Loks und Zubehör ist die Maus II von ROCO als Handregelgerät für Lokomotivsteuerung an das Fahrpult direkt anschließbar. Die Umrüstung konventioneller Lokomotiven wird mit der Digitalleiterplatte (TE 1) für die neuen E- und Diesellokomotiven oder einem einlötbaren Minidecoder (LE 010 XF), der auch in allen älteren und kleineren TT-Lokomotiven verwendet werden kann, durchgeführt. Da die neueren E- und Dieselloks bessere Fahreigenschaften als die älteren BTTB-Modelle aufweisen, wurde bei der TE 1 auf eine Motorlastregelung verzichtet. Wer dennoch eine solche Regelung wünscht, kann auch in diesen Modellen den Decoder LE 010 XF einbauen. Für die weniger handwerklich begabten Modellbahner bietet die Firma TILLIG die Ausrüstung der ehemaligen Zeuke/BTTB-Modelle und der Modelle aus eigener Produktion mit Decodern an.


Für die Planung und den Ausbau der Digitalanlage sind die Komponenten des Lenz-Digitalsystems und einzelne Erzeugnisse aus dem ROCO-Programm zu verwenden. Wir empfehlen Ihnen, sofern Sie sich für TT-Digital entscheiden, das Studium unserer Einführungsbrochure für das Digitalsystem, des Gesamtkataloges der Firma Lenz und des Digitalhandbuches der Firma Lenz.

Elektrische Schnittstelle Ausführung Klein (S)

Basierend auf Festlegungen in den NEM (Normen Europäischer Modellbahnen) ist die Schnittstelle der Ausführung Klein (S) wie folgt definiert:

Kontaktbelegung und funktionelle Zuordnung der Kabelfarben:

Kontakt 1:	Motoranschluß 1	orange
Kontakt 2:	Motoranschluß 2	grau
Kontakt 3:	Stromabnahme rechts	rot
Kontakt 4:	Stromabnahme links/Masse	schwarz
Kontakt 5:	Beleuchtung vorn	weiß
Kontakt 6:	Beleuchtung hinten	gelb

Alle mit  gekennzeichneten Fahrzeuge sind für einen Decodereinbau vorbereitet. Die Decoder sind anstelle der vorhandenen Entstörbauelemente einzulöten.

Sollbruchstelle und Kontaktfahnen der TILLIG-Universalplatine für den Decodereinbau



66010

Dekoder LE 010 XF

Decoder LE 010 XF

Dekoder zur Nachrüstung aller TILLIG-Lokomotiven. Dekoder ist mit Motor-Lastregelung versehen, Funktionsausgang für Lokbeleuchtung

93300

BR 101 digital der DB AG, Ep. V

BR 101 digital of the DB AG

93343

BR 143.1-3 digital in verkehrsroter Farbgebung der DB AG, Ep. V

BR 143.1-3 digital, traffic-red livery, of the DB AG

93551

BR 119 digital der DR, Ep. IV

BR 119 digital of the DR

93650

V 180.2-4 digital, 6achsiger der DR, Ep. III

V 180.2-4 digital, 6-axle, of the DR

93660

V 180 131 digital der DR, Ep. III

V 180 103 digital of the DR

93701

BR 218 digital in verkehrsroter Farbgebung der DB AG, Ep. V

BR 218 digital, traffic-red livery of the DB AG

93720

BR 215 digital der DB AG, Ep. V

BR 215 digital of the DB AG

09633

Einführungsbroschüre für Digitaleinsteiger

„Mit dem Digitalsystem in eine neue Dimension“.

Systembeschreibung und Grundlagen der Digitalsteuerung.

66300

Digitalleiterplatte TE 1

Digital printed circuit board TE 1

Leiterplatte mit Digitaldekoder ohne Motor-Lastregelung, mit Funktionsausgang für Lokbeleuchtung für Lokomotiven

V 180 (Art.-Nr. 02650, 02651, 02652, 02660, 02661); **BR 119** (Art.-Nr. 02550, 02551, 02555, 02556)

BR 218 (Art.-Nr. 02700, 02701, 02703, 02720, 02721); **ICE** (Art.-Nr. 01350)

BR 250 (Art.-Nr. 02330, 02332, 02334); **BR 243** (Art.-Nr. 02340, 02342, 02347, 02350)

Die Leiterplatte mit Leuchtdiode für die Lokbeleuchtung ist nicht Bestandteil des Lieferumfangs



DB

01200

DIGITAL-Einsteigerset, Diesellokomotive mit Decoder, Güterzug „DB Cargo“, Ep. V, Modelgleis, DIGITAL-Grundausrüstung mit Trafo, Verstärker und Lokmaus, in Kooperation mit Fa. ROCO und Lenz

DIGITAL Beginners' set, in association with the firm of ROCO and Lenz, Diesel locomotive with decoder, freight train „DB Cargo“, model track, DIGITAL basic kit with transformer, amplifier and locomotive mouse



Platzbedarf: 68 x 147 cm

Space requirements:
68 x 147 cm



01340

Digitalset: bestehend aus einem Digital-Steuergerät „compact“ (Art.-Nr. 66140), einer digitalisierten Diesellok BR 218 in verkehrsroter Farbgebung der DB AG und einer zusätzlichen Digitalleiterplatte TE 1 (Art.-Nr. 66300) zur Nachrüstung einer vorhandenen Lok

Technische Eigenschaften:

„compact“: 1 - 99 Adressen; unterstützt 14, 28 und 128 Fahrstufen; Weichen/Zubehör schaltbar; Dekodereigenschaften programmierbar

BR 218: Dekoder mit 14, 28 und 128 Fahrstufen möglich; Lichtfunktion

Dekoderleiterplatte: NMRA kompatibel; 14, 28, 128 Fahrstufen; Lichtfunktion; bis 999 Adressen, in Verbindung mit „compact“ nur 99 Adressen nutzbar

Kooperation mit Fa. Lenz

Digital set, Co-operation with messrs Lenz



66140

Digitalfahrpult „compact“

Digital control unit „compact“

Digitalsteuergerät (Tischgerät) für Lokomotivsteuerung und Zubehörsteuerung mit folgenden Parametern:

99 Adressen für Lokomotiven und 99 Adressen für Schaltdecoder, Adresseinstellung durch einfaches

Hoch/Herunterschalten, 3 Funktionen pro Adresse schaltbar, Registerprogrammierung der Dekoder auf separatem

Programmierschalter mit Auslesen der eingeschriebenen Werte, feinfühliges Potentiometersteuerung der Geschwindigkeit,

XpressNet-Anschluß für weitere Geräte aus dem Digital-plus Programm, Nothalttaste, leuchtendes Display.

Doppelstockwagen

Double-deck cars

DO 2000 HO

Die Geschichte der doppelstöckigen Personenwagen reicht weit zurück. Bereits 1868 fuhren auf der Altona-Kieler-Eisenbahn derartige Fahrzeuge.

Mitte der dreißiger Jahre beschaffte die Lübeck-Büchener-Eisenbahn nach modernen Baugrundsätzen doppelstöckige Wendezüge, die in Görlitz gebaut wurden.

Als Ende der vierziger Jahre der Berufsverkehr stark anstieg, griff die DR auf diese Konstruktion zurück.

Es entstanden ab 1952 verschiedene festgekuppelte Fahrzeugtypen, die nur als zusammenhängende Züge zu fahren waren. 1971 erschien dazu der erste Einzelwagen. Die Deutsche Bundesbahn beschaffte in den fünfziger Jahren einige Probefahrzeuge doppelstöckiger Einzelwagen, verfolgte die Entwicklung solcher Fahrzeuge aber nicht weiter.

Auch die Firma Talbot beschäftigte sich mit dem Bau von Doppelstockfahrzeugen für die NS, SNCF und SBB. Aus diesen Entwicklungen leitet sich das zukunftsweisende Konzept DO 2000 des Waggonbau Görlitz ab. Die ersten Fahrzeuge liefen 1993 auf den Strecken München-Ingolstadt und München-Augsburg. Diese Züge fahren noch ohne Steuerwagen.

Durch die Betriebserfahrung mit dieser ersten Serie entstanden Änderungswünsche, die sich in neuen Drehgestellen, veränderte Luftansaugung für die Klimaanlage, geänderten Trittstufen sowie Zahl und Anordnung der Klappfenster niederschlugen. Inzwischen gibt es eine Vielzahl verschiedener Mittel- und Steuerwagen, die den besonderen regionalen Bedingungen des Einsatzgebietes angepaßt sind.

Unser Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung verschiedener Bauarten, deren Farbgebung und Dekoration sowie äußere, sichtbare Unterschiede vorbildentsprechend wiedergeben werden. Die Inneneinrichtung ist mit der Fahrzeugklasse entsprechend gefärbten Einzelsitzen ausgestattet. Eine Innenbeleuchtung, die beide Etagen mit einer gleichmäßigen Ausleuchtung versieht, ist nachrüstbar. Die Fahrzeuge besitzen beidseitig isolierte Radsätze, Kurzkupplungskinematik und Kupplungsaufnahme von NEM 362.

LÜP 308 mm



73795

DO 2000, DBz 750, 2. Kl., Wagennummer 26-35 025, der DB AG, Ep. V
DO 2000, Design DBz 750, 2nd class, car number 26-35 025 of the DB AG



73796

DO 2000, DABz 755, 1./2. Kl., Wagennummer 36-35 017, der DB AG, Ep. V
DO 2000, Design DABz 755, 1st/2nd class, car number 36-35 017 of the DB AG



73799 A

DO in Farbgebung der Sihltalbahn (CH)
DO Sihltalbahn (CH) livery

ohne Abbildung
without illustration

73791

DO 2000, DABz 755, 1./2. Kl., Wagennummer 36-35 017, der DB, Ep. V
DO 2000, Design DABz 755, 1st/2nd class, car number 36-35 017 of the DB

73790

DO 2000, DBz 750, 2. Kl., Wagennummer 26-35 025, der DB, Ep. V
DO 2000 (double deck), Design DBz 750, 2nd class, car number 26-35 025 of the DB

73792

DO 2000, DBz 750, 2. Kl., Wagennummer 26-35 018, der DB, Ep. V
DO 2000 (double deck), Design DBz 750, 2nd class, car number 26-35 018 of the DB

73793

DO 2000, DBz 750, 2. Kl., Wagennummer 26-35 020, der DB, Ep. V
DO 2000, Design DBz 750, 2nd class, car number 26-35 020 of the DB

Doppelstockwagen

Double-deck cars



73780

DO 2000, DBz 751, 2. Kl., Wagennummer 26-35 081, der DB AG, Ep. V
DO 2000 (double-deck), Design DBz 751, 2nd class, car number 26-35 081 of the DB AG



73784

DO 2000, DBz 751, 2. Kl., Wagennummer 26-35 224, der DB AG, verkehrsrot, Ep. V
DO 2000, Design DBz 751, 2nd class, car number 26-35 224 of the DB AG, traffic red



73787

DO 2000, DABz 756, 1./2. Kl., Wagennummer 36-35 105, der Regionalbahn Alb-Bodensee/DB AG, verkehrsrot, Ep. V
DO 2000, Design DABz 756, 1st/2nd class, car number 36-35 105 of the Alb-Bodensee regional railroad/DB AG, traffic red

ohne Abbildung
without illustration

73781

DO 2000, DBz 751, 2. Kl., Wagennummer 26-35-082, der DB AG, Ep. V
DO 2000, Design DBz 751, 2nd class, car number 26-35 082 of the DB AG

73782

DO 2000, DABz 756, 1./2. Kl., Wagennummer 36-35-040, der DB AG, Ep. V
DO 2000, Design DABz 756, 1st/2nd class, car number 36-35 040 of the DB AG

73786

DO 2000, DABz 756, 1./2. Kl., Wagennummer 26-35-111, der DB AG, verkehrsrot, Ep. V
DO 2000, Design DABz 756, 1st/2nd class, car number 26-35 111 of the DB AG, traffic red

73788

DO 2000, DBz 751, 2. Kl., Wagennummer 26-35-181, der Regionalbahn Alb-Bodensee/DB AG, verkehrsrot, Ep. V
DO 2000, Design DBz 751, 2nd class, car number 26-35 181 of the Alb-Bodensee regional railroad/DB AG, traffic red

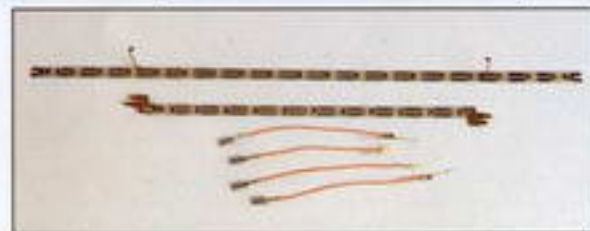
Drehgestell Bauart Görlitz VIII

unter allen nachfolgenden Doppelstockwagen verwendet



HO 1:87

TILLIG
HO



08800

Innenbeleuchtungssatz für DO 2000, Bausatz zum Einbau in Ober- und Unterstock, modellmäßige, gleichmäßige Ausleuchtung durch Diodenbeleuchtung, Stromabnahme über 4 Radsätze je Seite durch achsnahe Schleifer
Interior lighting set for DO 2000, kit for installation in upper and lower deck, model-style, evenly-distributed illumination provided by diode lighting, current pick-up through 4 wheel sets on each side through sliders close to axles

ohne Abbildung
without illustration

08802

Innenbeleuchtungssatz für Doppelstock-Steuerwagen

Interior lighting set for double-deck driving car

08801

Nachrüstset für alle HO-Doppelstockwagen mit stromübertragender Kupplung, bestehend aus zwei Kupplungsdeichseln, einem Kupplungssteg und einem Verbindungskabel zum Austausch der standardmäßig eingebauten Kupplungen. Damit läßt sich vom führenden Steuerwagen der Fahrstrom durch den Zug leiten. Ein Zug mit führendem Steuerwagen bleibt dann an der richtigen Stelle vor dem geschlossenen Signal stehen. Die Anpassung der Lokomotive für die Stromleitung muß individuell vorgenommen werden.

Retrofit kit for all HO double-deck cars for current transfer coupling

Doppelstockwagen/Güterwagen

Double-deck cars/Freight cars



73770

Doppelstock-Steuerwagen, Bauart DBzf 761 der DB AG, mint, Ep. V
Double-deck driving-cab car, design DBzf 761 of the DB AG, mint



ohne Abbildung
 without illustration

73773

Doppelstock-Steuerwagen, Bauart DBzf 761 der DB AG, Zugzielanzeige Stuttgart, mint, Ep. V
Double-deck driving-cab car design DBzf 761 of the DB AG, mint/grey

DB



73771

Doppelstock-Steuerwagen, Bauart DBzf 761 der DB AG, verkehrsrot, Ep. V
Double-deck driving-cab car, design DBzf 761 of the DB AG, traffic red



ohne Abbildung
 without illustration

97001

Plattformwagen der DR, LüP 175 mm, Ep. III
Flat car of the DR, L. o. b. 6 7/8" (175 mm)

Güterwagen

in Kooperation mit Firma Bramos, Brandys n. L.
Co-operation with messrs Bramos, Brandys n. L.

97002

Plattformwagen der DR mit Rungen, LüP 175 mm, Ep. III
Flat car with stakes of the DR, L. o. b. 6 7/8" (175 mm)



97011

Niederbordwagen der DR, LüP 175 mm, Ep. III
Low side car of the DR, L. o. b. 6 7/8" (175 mm)



97021

Plattformwagen der DR mit Plane, LüP 175 mm, Ep. III
Flat car of the DR with tarpaulin, L. o. b. 6 7/8" (175 mm)



ohne Abbildung
 without illustration

73772



Doppelstock-Steuerwagen, DBzf 761.2 der Regionalbahn Alb-Bodensee/DB AG, Ep. V.
 Lichtwechsel entsprechend der Fahrtrichtung an der Seite des Steuerabteils, Stromübertragung über die Kupplung für echten Schiebetrieb, Schnittstelle für Digitaldeko-der (Funktionsdeko-der) zum Schalten der Beleuchtung im Digitalbetrieb, Zugzielan-zeige beleuchtet.
Double-deck driving cab car, DBzf 761.2 of the regional railroad Alb-Bodensee/DB AG. Headlight change co-ordinated with direction of travel on the side of the driving compartment, current transfer through the coupling for genuine pusher operation, interface for digital decoder (function decoder) for controlling the lighting in digital operation, train destination indicator illuminated

Güterwagen

Freight cars



DR 97023

Plattformwagen der DR mit Brettern, LüP 175 mm, Ep. III
Flat car of the DR with boards, L. o. b. 6 7/8" (175 mm)



97024

Hochbordwagen der DR mit Rundholz, LüP 175 mm, Ep. III
High side car of the DR with round timber, L. o. b. 6 7/8" (175 mm)



DR 97014

Hochbordwagen der DR, LüP 175 mm, Ep. III
High side car of the DR, L. o. b. 6 7/8" (175 mm)



DR 97026

Plattformwagen der DR mit fünf Blechrollen, LüP 175 mm, Ep. III
Flat car of the DR with five sheet steel coils, L. o. b. 6 7/8" (175 mm)



97201

4achsiger Kesselwagen „Kassel“ der DRG, Ep. II
4-axle tank car „Kassel“ of the DRG

Silowagen

in Kooperation mit Firma Zerba, Prag
Co-operation with messrs Zerba, Prag

Silowagen /Storage bin cars

Der Silowagen der Reihe "RAJ" ist ein Spezialwagen, der für den Transport von Schüttgut bestimmt ist. Er ist mit einer Vorrichtung ausgestattet, die eine mechanisches Entladen mit Druckluft in Silos oder Transportbehältern ermöglicht. Der Wagen hat eine Luftbremse "DAKO".

Technische Parameter:	Eigengewicht	23000 kg
	Tragfähigkeit	57000 kg
	Achslast	20 t
	Siloinhalt	52 m ³

Diese Modelle sind eine originalgetreue Nachbildung des in Tschechien und Deutschland fahrenden Zementsilowagens im Maßstab 1:87 H0. Die für den Selbstanbau mitgelieferten Details sind Ätzteile aus Messing und gegossene Weißmetallteile. Das eingesetzte Kurzkupplungssystem sowie das Fahrgestell sind Erzeugnisse der Fa. Bramos.



97102

Silowagen „Beroun“ der ČSD, LüP 166 mm, Ep. V
Storage bin car „Prachovice“ of the ČSD, L. o. b. 6 17/32" (166 mm)



97253

4achsiger Kesselwagen „Propan“ der ČD, Ep. V, Kooperation mit Fa. Bramos
4-axle tank car „Propan“ of the ČD, Co-operation with messrs Bramos

TILLIG
HO



ohne Abbildung
without illustration

97103

Silowagen „MOKRA“ der ČD, LüP 166 mm, Ep. V
Storage bin car „MOKRA“ of the ČD, L. o. b. 6 17/32" (166 mm)

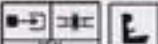
97104

Silowagen „HASIT“ der ČD, LüP 166 mm, Ep. V
Storage bin car „HASIT“ of the ČD, L. o. b. 6 17/32" (166 mm)

Reisezugwagen/Militärfahrzeuge

Passenger cars/Military vehicles



73015 

Personenwagen Bauart „Heidenau-Altenberg“, 3. Klasse (C4i-35a) der DRG, LüP 217 mm, Ep. II
Coach type „Heidenau-Altenberg“, 3rd class (C4i-35a) of the DRG, L. o. b. 8 1/2" (217 mm)



73016 

Personenwagen Bauart „Heidenau-Altenberg“, 2. Klasse (ex C4i-35a) der DR, LüP 217 mm, Ep. III
Coach type „Heidenau-Altenberg“, 2nd class (ex C4i-35a) of the DR, L. o. b. 8 1/2" (217 mm)



78300
Rollenprüfstand
Roller testing bed



78215
Schützenpanzerwagen PTR 50, NVA
Armoured car PTR 50, NVA



78216
Raketenabschußrampe, NVA, mit neuer Rakete
Rocket-launching pad, NVA, with new rocket

Reisezugwagen/Militärfahrzeuge

in Kooperation mit der Hruska GmbH
Co-operation with messrs Hruska GmbH



78203
Mobile Raketenabschußrampe SS 20
Mobile rocket-launching pad SS 20



78204
Schwimmpanzer PT 76
Amphibious tank PT 76



78200
Schützenpanzerwagen 60 PB
Armoured car 60 PB



78201
Schützenpanzerwagen 40 P
Armoured car 40 P



78202
Schützenpanzerwagen 40 PAL
Armoured car 40 PAL



78213
Mobile Raketenabschußrampe, NVA
Mobile rocket-launching pad, NVA



78214
Schwimmpanzer PT 76, NVA
Amphibious tank PT 76, NVA



78210
Schützenpanzerwagen 60 PB, NVA
Armoured car 60 PB, NVA



78211
Schützenpanzerwagen 40 P, NVA
Armoured car 40 P, NVA



78212
Schützenpanzerwagen 40 PAL, NVA
Armoured car 40 PAL, NVA

Framo/Skoda/Tatra

in Kooperation mit der Hruska GmbH
Co-operation with messrs Hruska GmbH



78165
Framo blau, beige oder rot
Framo blue, beige or red



78166
Framo „Post“
Framo „Post“



78167
Framo „Fernmeldepost“
Framo „Telecommunications post“



78186
Framo
Framo



78102
Tatra 815 Flughafen-Feuerwehr
Tatra 815 airport fire-brigade



78113
Skoda Wasserwagen „Feuerwehr“
Skoda water tank vehicle „Fire brigade“



78171
Framo „Feuerwehr“
Framo „Fire brigade“



78172
Framo „Konsum“
Framo „Konsum“



78173
Framo „Elektro Beyer“
Framo „Elektro Beyer“



78175
Framo „Militär“
Framo „Military“



78114
Skoda LKW mit Plane
„Gerätewagen“
Skoda truck with canvas
„Gerätewagen“



78177
Framo „Polizei“
Framo „Police“



78179
Framo „Sankra NVA“
Framo „Sankra NVA“



78178
Framo „Feuerwehrkrankentransport“
Framo „Fire brigade ambulance transportation“



78115
Skoda Zugmaschine mit
Kesselaufleger „Löschwasser“
Skoda prime mover with water
tank



78190
Framo „Pritsche“, grau
Framo „Platform“, grey

ohne Abbildung
without illustration

78191
Framo „Pritsche“, grün
Framo „Platform“, green



78192
Framo „Pritsche“, blau/grau
Framo „Platform“, blue/grey

Weitere Skoda- und
Tatramodelle finden
Sie in unserem
Sonderprospekt.



78170
Skoda Leiterfahrzeug „Feuerwehr“
Skoda vehicle with ladder „Fire
brigade“



78180
Motorrad „JAWA 250“
Motorbike „JAWA 250“

MODELLGLEISSYSTEM HO-STANDARD

Unser bewährtes HO-Standard-Modellgleissystem (PILZ) besteht aus einem Polyamidschwellenband, in dessen nachgebildete Kleineisen die blanken Neusilber-Schienenprofile von 2,5 mm Höhe eingeschoben sind. Die Zungen und Herzstücke der Weichen werden aus Zinkdruckguß gefertigt und vernickelt. Bei den Weichen sind jeweils die Herzstücke, Mittelteil-Schienen und Weichenzungen über eingeschobene Kontakte elektrisch leitend verbunden. So bestimmt die jeweils anliegende Weichenzunge die Polarität des gesamten Weichenmittelteiles. Eine zusätzliche Polarisierung des gesamten Weichenmittelteiles ist über den Umschaltkontakt des Weichenantriebes möglich. Die einfache Einschlebe- und Stecktechnologie gestattet es, einen Großteil der Gleise und Weichen als Bausatz anzubieten. Die Vorteile für den Modelleisenbahner liegen in der individuellen Anpaßbarkeit der Elemente an die konkreten Bedingungen seiner Anlage und natürlich in einer willkommenen Kosteneinsparung.

Beim Vorbild unterscheiden sich die verschiedenen Weichenformen in erster Linie durch sehr unterschiedliche Zweiggleisradien. Aus wirtschaftlichen Gründen wird stets die Form angewandt, die die geforderte Zuggeschwindigkeit ohne jegliche Gefährdung zuläßt.

Das sind z. B.

R = 190 m * v = 40 km/h
R = 380 m * v = 50 km/h
R = 500 m * v = 65 km/h
R = 760 m * v = 80 km/h
R = 1200 m * v = 100 km/h

Die Neigung des Zweiggleises ergibt sich dabei aus der Geometrie der Weiche, die in einer Verbindung bei den üblichen Gleisabständen von 4,0 m; 4,5 m oder 5,0 m noch Platz finden muß. Daher hat jede Weichenform eine Regelneigung, in der man sie vorzugsweise anwendet.

Die Weichen

R = 190 m * Neigung 1: 9
R = 300 m * Neigung 1: 9
R = 500 m * Neigung 1:12

sind die am häufigsten verwendeten Formen.

Die gängigste Weiche, 190 - 1:9, maßstäblich abzubilden würde von Weichenanfang bis -ende, bei einem parallelen Gleisabstand von 55 mm, eine Länge von 74 cm ergeben. Der Kompromiß: Für HO hat sich deshalb das 15°-Weichensystem ergeben, was einer Neigung von 1:3,73 und einem Längenmaßstab von 1:200 entspricht. Diese Neigung hat sich bewährt und gestattet den platzsparenden Aufbau von Gleisanlagen ohne den Vorbildcharakter einzubüßen.

Im Rangierbereich kommt es weniger auf schnelles Fahren oder elegante Bewegung der langen Fahrzeuge an. Der Schwerpunkt liegt auf einer platzsparenden und günstigen Gleisentwicklung, für die kleine Weichen und passende Sonderformen gut geeignet sind. Die Hauptstrecken werden mit größeren Weichen bestückt, um den Unterschied zu den Nebengleisen deutlich zu machen. Dieses Gleissystem ist auf die Anwender zugeschnitten, die kleinere und mittlere Heim- und Clubanlagen bauen wollen.

Gerade Gleise

Straight tracks

82117
G 1 - Gerades Gleis - 228 mm
G 1 - Straight track - 9"

82124
G 2 - Gerades Gleis - 114 mm
G 2 - Straight track - 4 1/2"

82126
G 3 - Gerades Gleis - 64 mm
G 3 - Straight track - 2 1/2"

82127
G 4 - Gerades Gleis - 57 mm
G 4 - Straight track - 2 1/4"

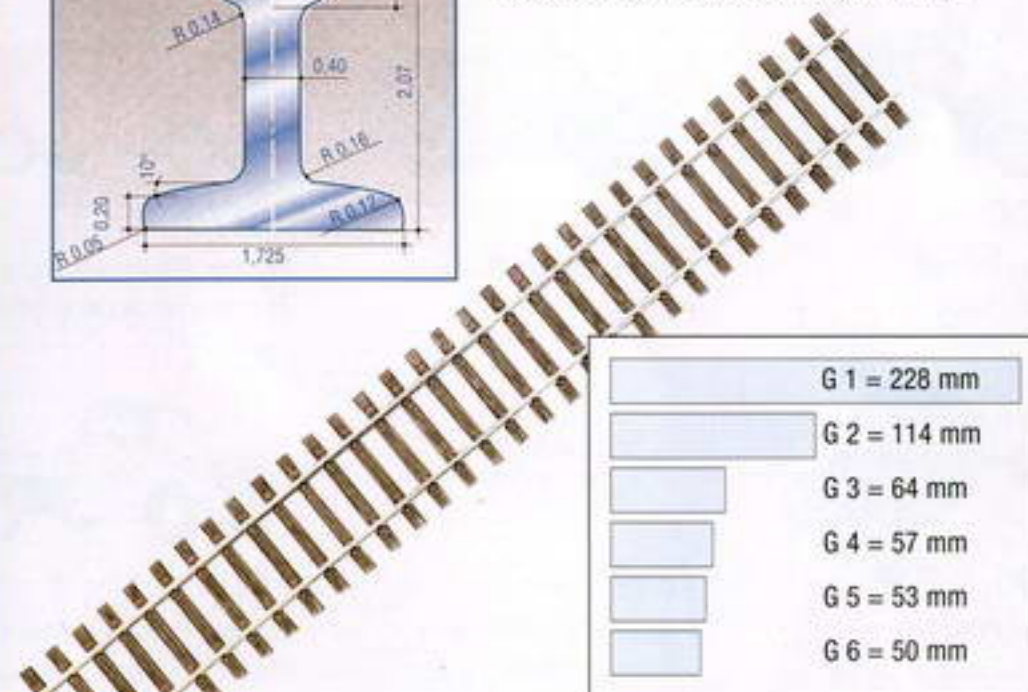
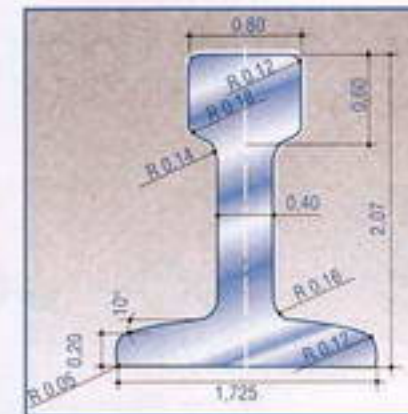
82128
G 5 - Gerades Gleis - 53 mm
G 5 - Straight track - 2 1/16"

82129
G 6 - Gerades Gleis - 50 mm
G 6 - Straight track - 2"

82125
Flexgleis - 890 mm
Flex track, length 35"

82134
Betonschwellenflexgleis - 470 mm
Concrete sleeper flex track, length 18 1/2"

82136
Stahlschwellenflexgleis - 470 mm
Steel sleeper flex track, length 18 1/2"



Standard-Gleissystem Code 100

Advanced track system Code 100



Gebogene Gleise

Curved tracks

82119

R 1 - Gebogenes Gleis - R 380 mm/22,5°
R 1 - Curved track - R 15"/22,5°

82820

R 2 - Gebogenes Gleis - R 425 mm/30°
R 2 - Curved track - R 16 3/4"/30°

82121

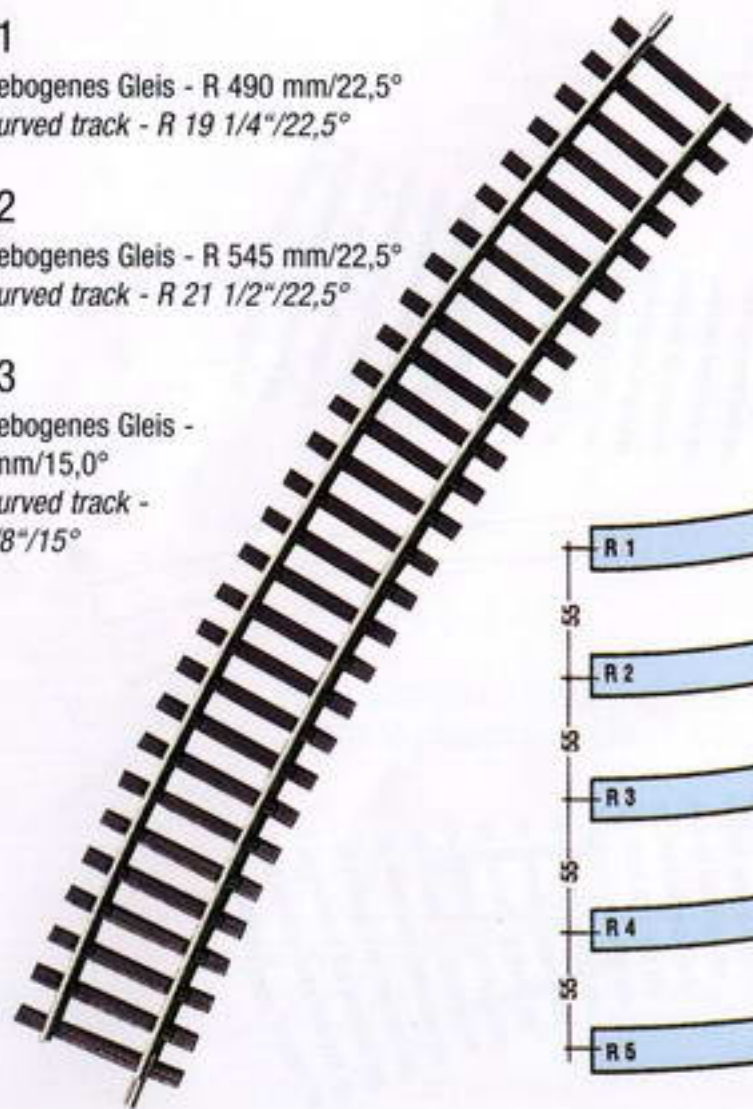
R 3 - Gebogenes Gleis - R 490 mm/22,5°
R 3 - Curved track - R 19 1/4"/22,5°

82122

R 4 - Gebogenes Gleis - R 545 mm/22,5°
R 4 - Curved track - R 21 1/2"/22,5°

82123

R 5 - Gebogenes Gleis -
R 600 mm/15,0°
R 5 - Curved track -
R 23 5/8"/15°



Funktionsgleise

Function tracks

82100

Prellbock mit Gleisstück
Track with bumper

82132

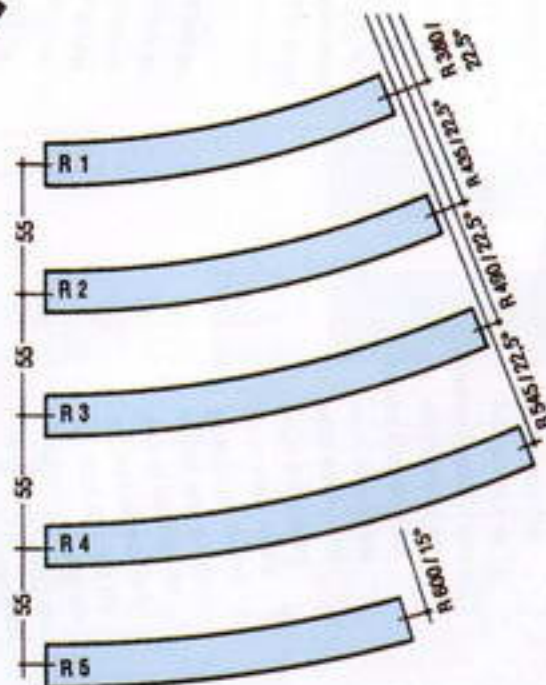
Übergangsgleisstück PIKO-PILZ - 57 mm
Adapter track, PIKO-PILZ - 2 1/4"

82140

Gerades Anschlußgleis - 57 mm
Straight feeder track - 2 1/4"

82150

Gerades Trenngleis - 57 mm
Straight isolating track - 2 1/4"



Einfache Weichen 15°

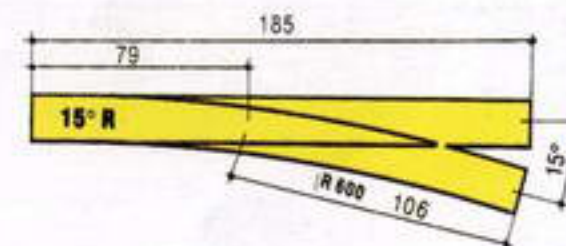
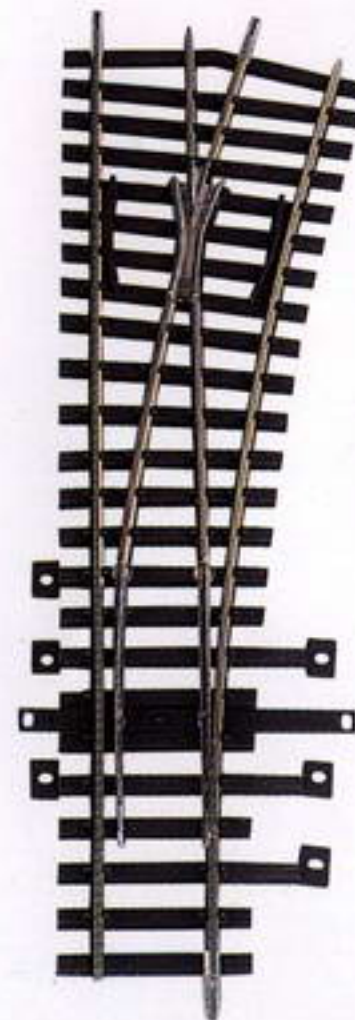
Straight turnouts 15°

82321

EW 15°, rechts - Weiche 15°, rechts
passende Antriebe - 82511, 82521, 86110
EW 15° RH - Right turnout 15°, suitable el.
mechanism: 82511, 82521 or 86110

82322

EW 15°, links - Weiche 15°, links
passende Antriebe - 82512, 82522, 86110
EW 15° LH - Left turnout 15°, suitable el.
mechanism: 82512, 82522 or 86110



Alle Weichen werden ohne Antriebe
geliefert.

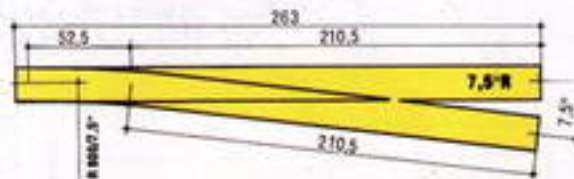
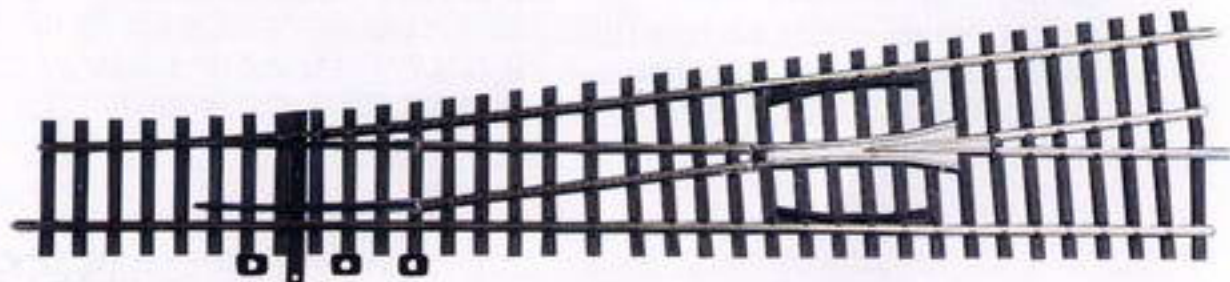
The turnouts are supplied without
electric mechanism.

Standard-Gleissystem Code 100

Advanced track system Code 100

Einfache Weichen 7,5°

Straight turnouts 7,5°



82342

EW 7,5°, links - Weiche 7,5°, links
passende Antriebe - 82512, 82522, 86110
EW 7,5°, LH - Left turnout 7,5°
suitable el. mechanism: 82512, 82522 or 86110

82341

EW 7,5°, rechts - Weiche 7,5°, rechts
passende Antriebe - 82511, 82521, 86110
EW 7,5° RH - Right turnout 7,5°
suitable el. mechanism: 82511, 82521 or 86110

Innenbogenweichen

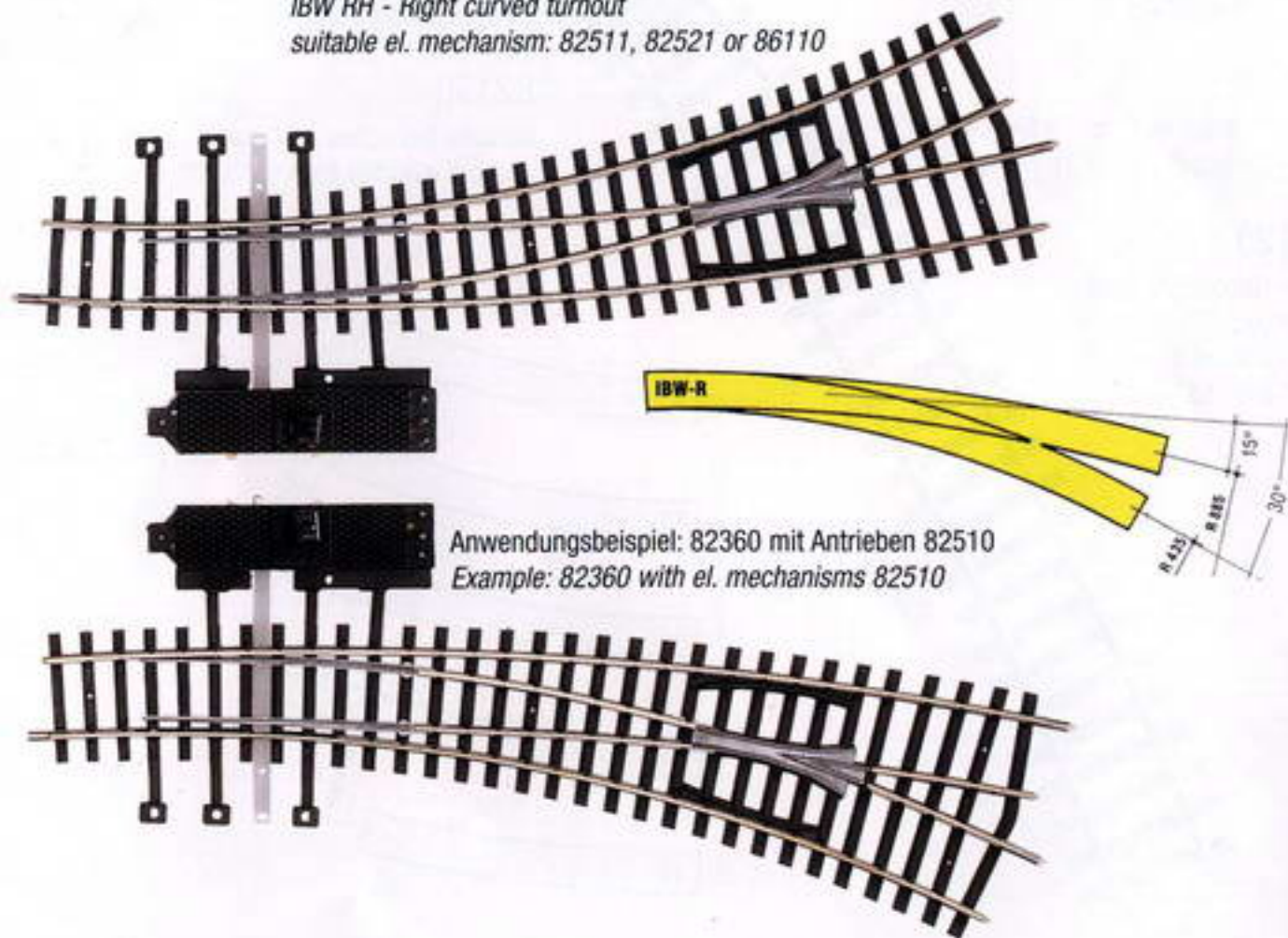
Curved turnouts

82362

IBW, links - Innenbogenweiche, links
passende Antriebe - 82512, 82522, 86110
IBW LH - Left curved turnout
suitable el. mechanism: 82512, 82522 or 86110

82361

IBW, rechts - Innenbogenweiche, rechts
passende Antriebe - 82511, 82521, 86110
IBW RH - Right curved turnout
suitable el. mechanism: 82511, 82521 or 86110



Anwendungsbeispiel: 82360 mit Antrieben 82510
Example: 82360 with el. mechanisms 82510

Standard-Gleissystem Code 100

Advanced track system Code 100

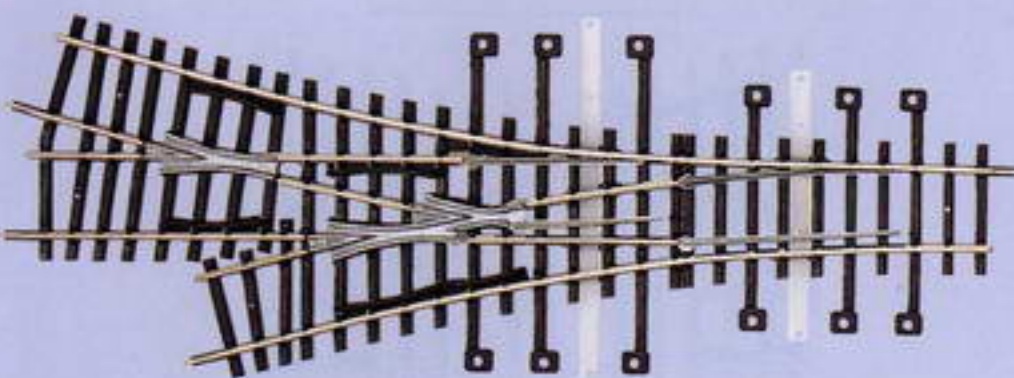
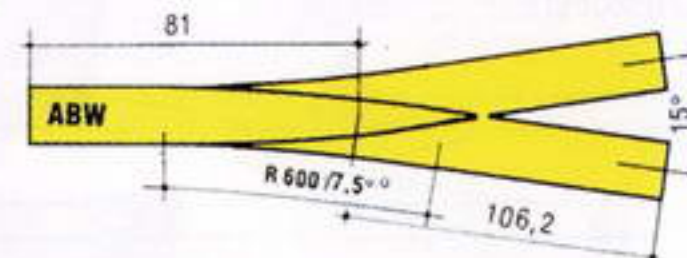
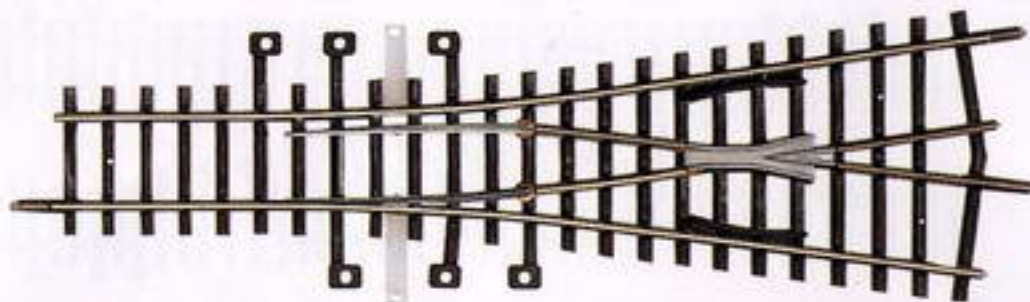


Außenbogenweiche

Y-turnout

82380

ABW - Außenbogenweiche,
passende Antriebe - 82512, 82522, 86110
ABW - Y-turnout,
suitable el. mechanism: 82512, 82522 or 86110

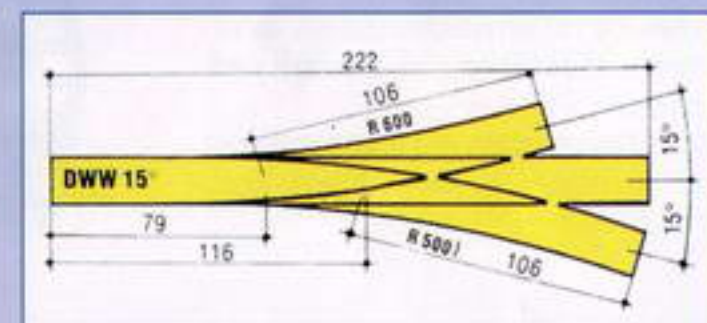


Dreiwegweiche

Three-way turnout

82230

DWW 15° - Dreischienenweiche 15°,
passende Antriebe - wahlweise möglich 2 x links, 2 x
rechts oder je 1 x li./re. - je 1 x 82511/12; 2 x 82511;
2 x 82512; je 1 x 82521/22; 2 x 82521; 2 x 82522;
2 x 86110
DWW 15° - 15° three-way turnout, suitable el.
mechanisms: each 1 x 82511/12; 2 x 82511; 2 x
82512; each 1 x 82521/22; 2 x 82521; 2 x 82522;
2 x 86110

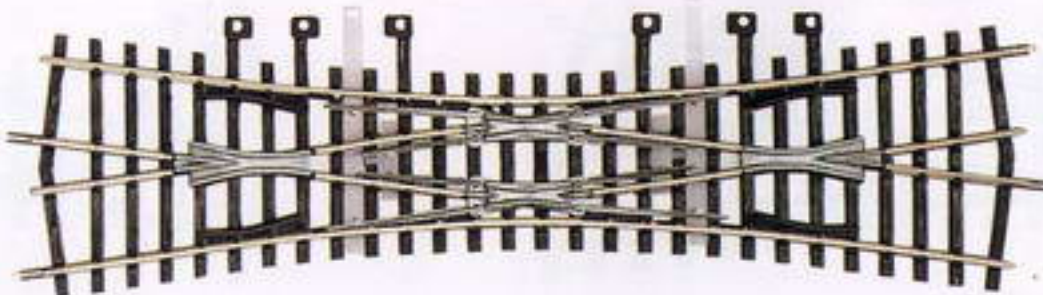


Doppelkreuzungsweiche

Double-slip turnout

82300

DKW - Doppelkreuzungsweiche,
passende Antriebe - 82513; je 1 x 82511/12; je 1 x
82521/22; 2 x 86110
DKW - Double-slip turnout
suitable el. mechanism: 82513; each 1 x 82511/12;
each 1 x 82521/22; 2 x 86110

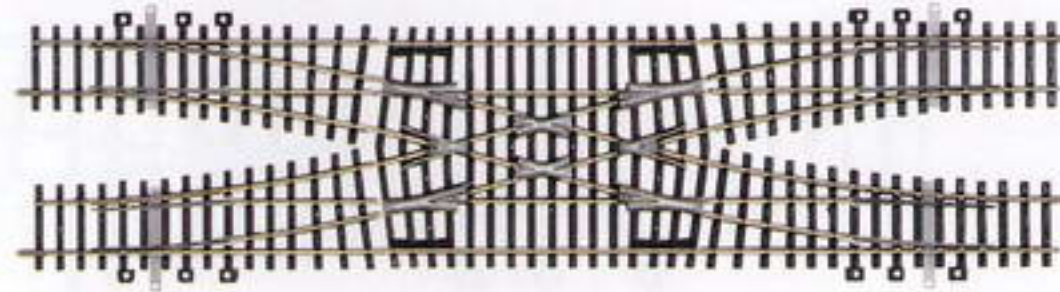
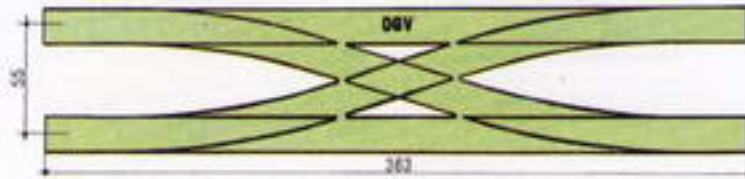


Standard-Gleissystem Code 100

Advanced track system Code 100

Kreuzungen

Crossovers



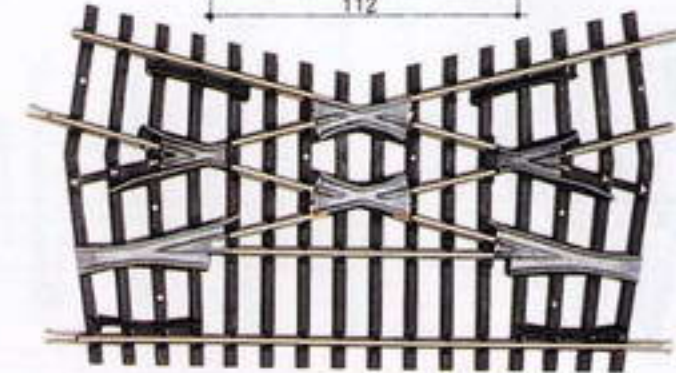
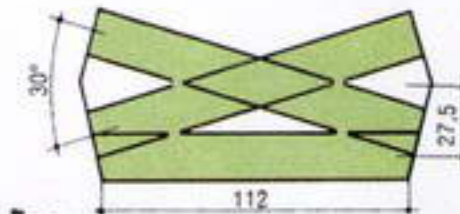
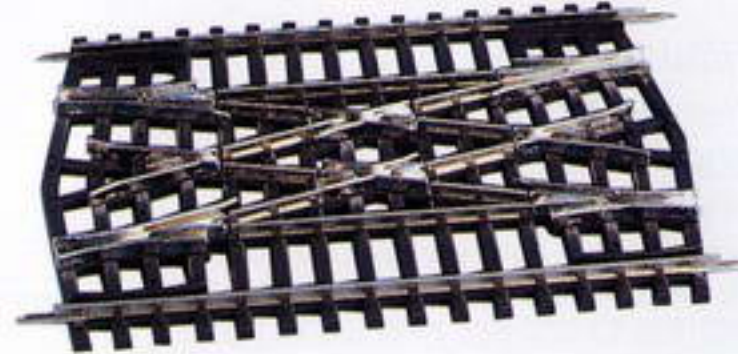
82210

DGV - Doppelte Gleisverbindung bestehend aus je 2 x 82321/22 und 82190; passende Antriebe - je 2 x 82511/12; je 2 x 82521/22; 4 x 86110
DGV - Double crossover, consisting of each 2 x 82321/22 plus 82190 suitable el. mechanisms: each 2 x 82511/12; each 2 x 82521/22 or 4 x 86110

82190

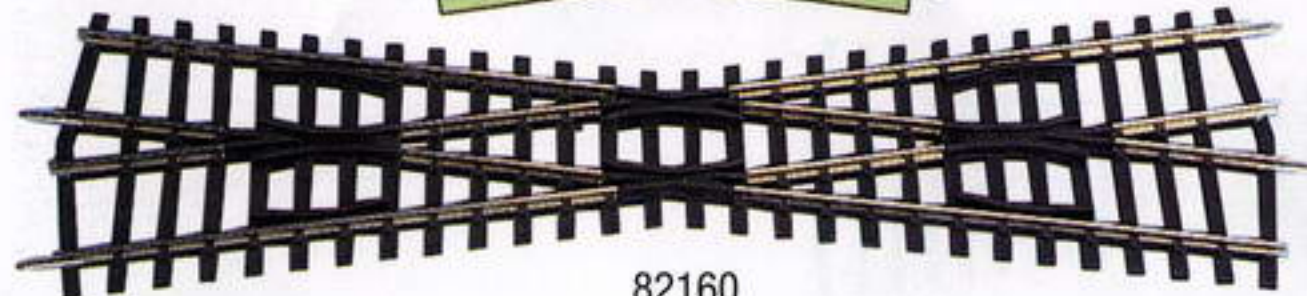
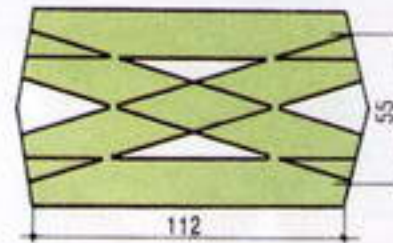
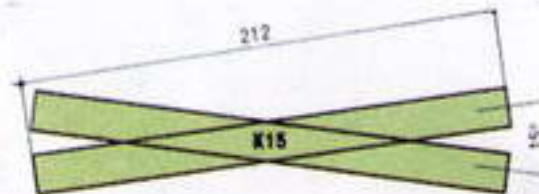
DGV - Mittelstück (Mittelstück einer doppelten Gleisverbindung, an das alle Weichen mit 15° Herzstückwinkel, die vorher entsprechend zu kürzen sind, angesetzt werden können)

DGV CS: Center section of a double crossover, all 15° turnouts - to be shortened accordingly - can be joined to it



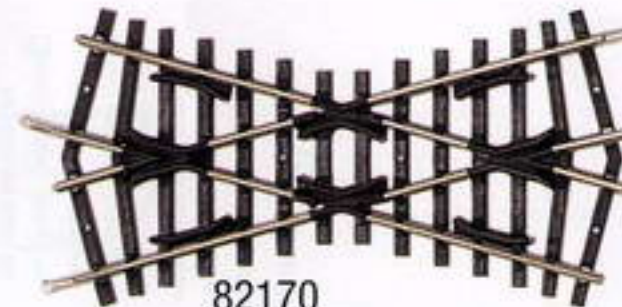
82180

KA - Kreuzende Abzweigung
KA - Crossing junction



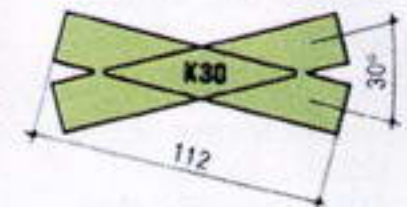
82160

K 15 - Kreuzung 15°
K 15 - 15° crossing



82170

K 30 - Kreuzung 30°
K 30 - 30° crossing





PILZ-H0-Standard Bausätze

Viele Profimodellisenbahner schwören nach wie vor auf den Selbstbau. Da es auch heute noch nicht möglich ist, alles beim Vorbild Vorhandene in Großserie zu produzieren, gibt es eine Vielzahl Kleinserienbausätze. Für viele Modelleisenbahner ist der Selbstbau einfach Ehrensache. Unsere Weichen- und Gleis-Bausätze gehören dem einfachsten Schwierigkeitsgrad an, der auch für weniger geübte Modellbauer geeignet ist. Beim Zusammenfügen der Elemente ist weder Kleben noch Löten notwendig. Der Profi-Modelleisenbahner kennt natürlich die Möglichkeiten zur Modifizierung der Weichengeometrie. So läßt sich z. B. aus einer Innenbogenweiche durch Dehnen oder Auftrennen der Schwellenverbinderstege auf der Zweiggleisseite eine schlanke einfache 15°-Weiche mit einem durchgehenden Zweiggleisradius von 885 mm erzeugen. Das Selbstbaugleis macht's möglich - schnell und individuell gestaltete Gleisgeometrien zu günstigen Preisen.

Bausätze

Kits

82017

Gerades Schwellenband - 228 mm

Straight sleeper band - 9"

82019

R 1 - Gebogenes Schwellenband - R 380 mm/22,5°

R 1 - Curved sleeper band - R 15"/22,5°

85041

R 2 - Gebogenes Schwellenband - R 425 mm/30°

R 2 - Curved sleeper band - R 16 3/4"/30°

82021

R 3 - Gebogenes Schwellenband - R 490 mm/22,5°

R 3 - Curved sleeper band - R 19 1/4"/22,5°

82022

R 4 - Gebogenes Schwellenband - R 545 mm/22,5°

R 4 - Curved sleeper band - R 21 1/2"/22,5°

82027

R 5 - Gebogenes Schwellenband - R 600 mm/15,0°

R 5 - Curved sleeper band - R 23 5/8"/15,0°

86101

Isolierschienenverbinder (20 Stück/Beutel)

Insulating rail joiners (bag with 20 pcs.)

86102

Schienenverbinder,

Neusilber, blank (25 Stück/Beutel)

Shiny nickel silver rail joiners (bag with 25 pcs.)



82502

Schwellenklammern, brüniert (50 Stück/Beutel)

Sleeper clamps, oxidized (bag with 50 pcs.)

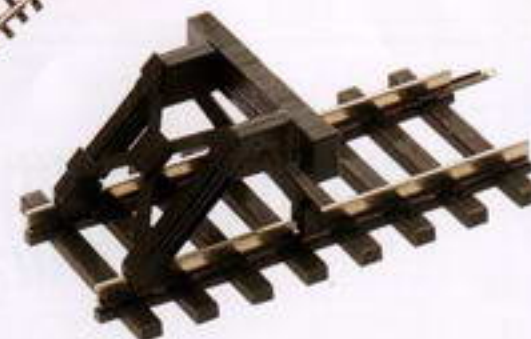
82500

Schienenprofil 2,5 mm (Code 100),

Neusilber blank 1000 mm

Shiny nickel silver rail 3/32" (2,5 mm) =

Code 100, length 39 3/8" (1,0 mm)



82440

Prellbock, aufsteckbar (Bausatz)

Bumper, for clipping onto track (kit)

In Zusammenarbeit mit der Fa. Erbert, Modellbahntechnik: PILZ-H0-Standardgleissystem mit Mittelleiter zur Nutzung für Märklin-Wechselstrombetrieb
In association with the firm of Erbert:

PILZ-H0-Standard track system with mid-point conductor for use in Märklin alternating current operation

Standard-Gleissystem Code 100

Advanced track system Code 100

Weichen/Weichenantriebe

Turnouts/Turnout mechanisms

82430

EW 15°, links/BS, Einfache Weiche 15°, links/Bausatz, passende Antriebe - 82512, 82522, 86110
EW 15° LH/kit, Left turnout 15°/kit suitable el. mechanism: 82512, 82522 or 86110

82400

EW 7,5°, links/BS, Einfache Weiche 7,5°, links/Bausatz, passende Antriebe - 82512, 82522, 86110
EW 7,5° LH/kit, Left turnout 7,5°/kit suitable el. mechanism: 82512, 82522 or 86110

82401

EW 7,5°, rechts/BS, Einfache Weiche 7,5°, rechts/Bausatz, passende Antriebe - 82511, 82521, 86110
EW 7,5° RH/kit, Right turnout 7,5°/kit suitable el. mechanism: 82511, 82521 or 86110

82431

EW 15°, rechts/BS, Einfache Weiche 15°, rechts/Bausatz, passende Antriebe - 82511, 82521, 86110
EW 15° RH/kit, Right turnout 15°/kit suitable el. mechanism: 82511, 82521 or 86110

82410

IBW, links/BS, Innenbogenweiche, links/Bausatz, passende Antriebe - 82512, 82522, 86110
BW LH/kit, Left curved turnout/kit suitable el. mechanism: 82512, 82522, 86110

82411

IBW, rechts/BS, Innenbogenweiche, rechts/Bausatz, passende Antriebe - 82511, 82521, 86110
IBW RH/kit, Right curved turnout/kit suitable el. mechanism: 82511, 82521 or 86110

82420

ABW/BS, Außenbogenweiche/Bausatz, passende Antriebe - 82512, 82522, 86110
ABW/kit, Y-turnout/kit suitable el. mechanism: 82512, 82522 or 86110



82511

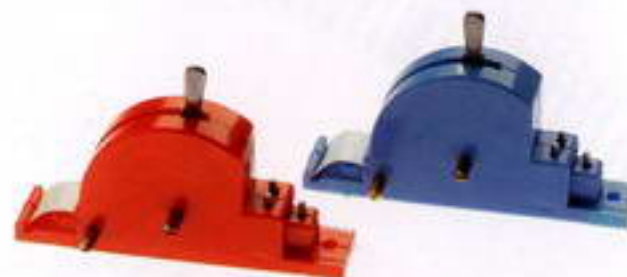
Spulenantrieb ohne Endabschaltung für Rechtsweichen, 1 Umschaltkontakt, potentialfrei
Electric mechanism for right turnouts, without automatic end shutoff, 1 zero-potential switching contact

82512

Spulenantrieb ohne Endabschaltung für Linksweichen, 1 Umschaltkontakt, potentialfrei
Electric mechanism for left turnouts, without automatic end shutoff, 1 zero-potential switching contact

82513

Spulenantrieb für DKW ohne Endabschaltung
Electric mechanism for double-slipturnouts, without automatic end shutoff



82521

Spulenantrieb mit Endabschaltung für Rechtsweichen, 1 Umschaltkontakt (Cooperation mit Fa. Hruska)
Electric mechanism for right turnouts, without automatic end shutoff, 1 switching contact (Co-operation with Messrs. Hruska)

82522

Spulenantrieb mit Endabschaltung für Linksweichen, 1 Umschaltkontakt (Cooperation mit Fa. Hruska)
Electric mechanism for left turnouts, without automatic end shutoff, 1 switching contact (Co-operation with Messrs. Hruska)

86110

Motorischer Weichenantrieb für Unterflurmontage H0-ELITE-Gleissystem, Motorized turnout mechanism, to be mounted below baseboard H0-ELITE-track system

86001

Stellwerk, blau (für momentgeschaltetes Zubehör)
Blue control box - for short-impuls accessories

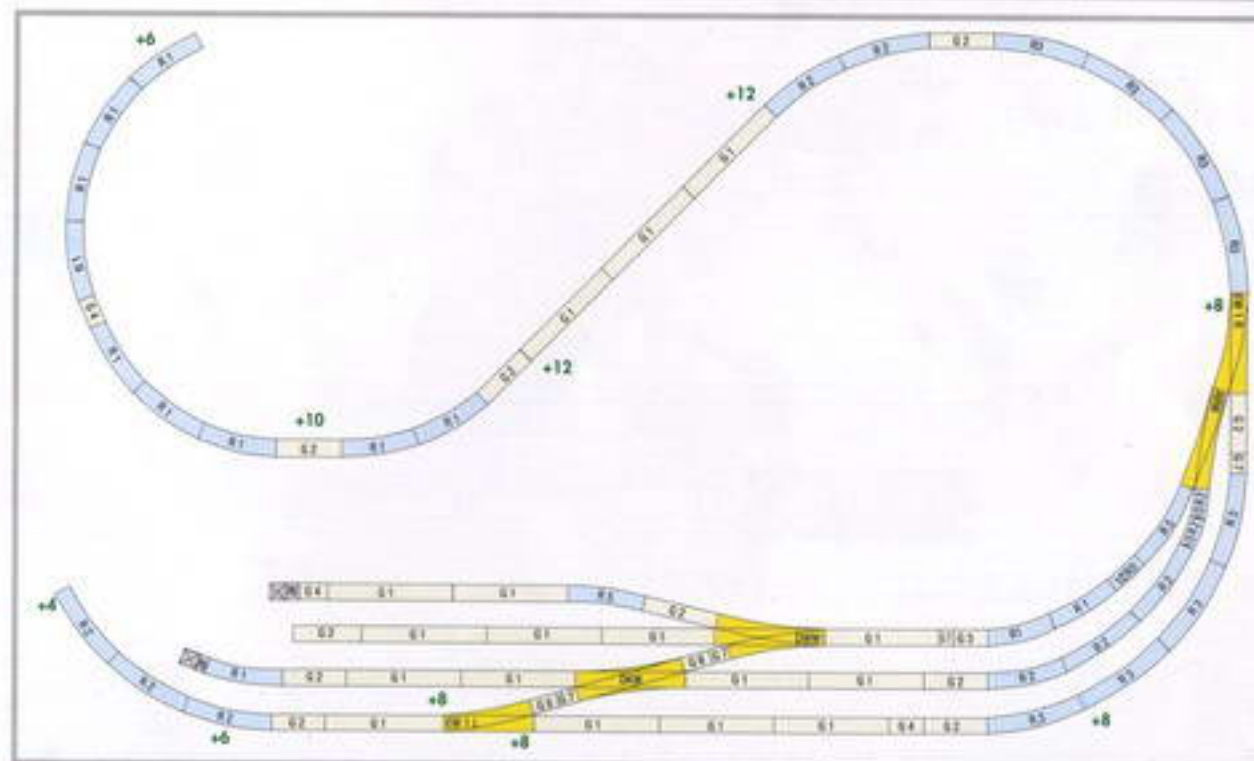
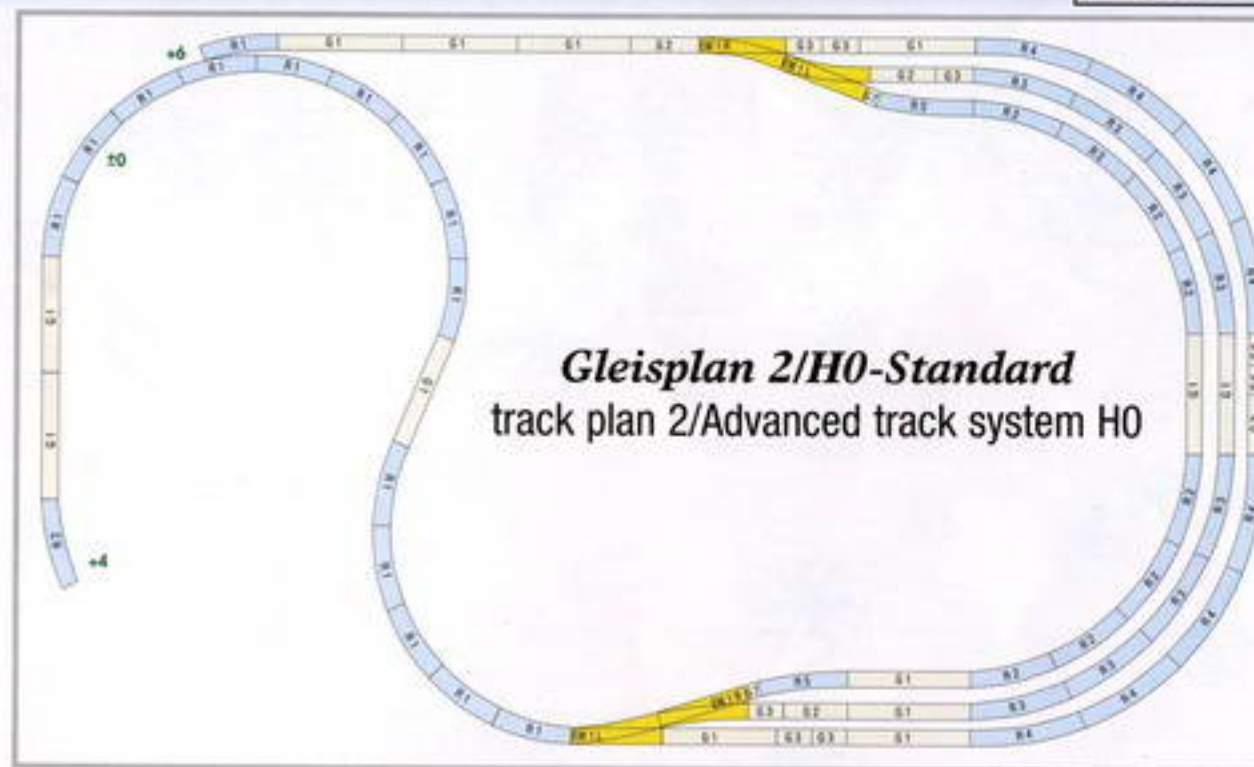
86002

Stellwerk, rot (für momentgeschaltetes Zubehör)
Red control box - for short-impuls accessories



Legende

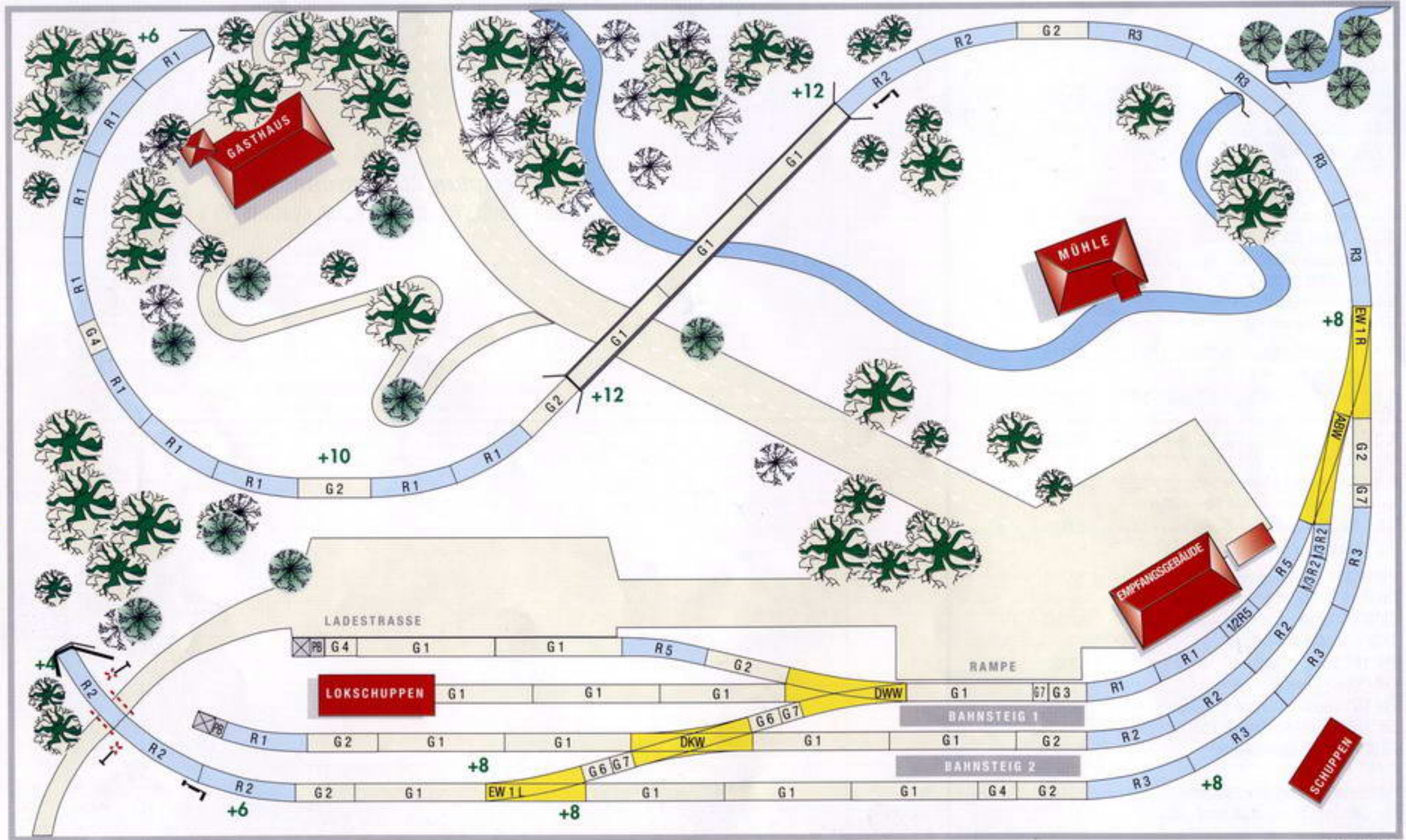
Bezeichnung Specification	Art.-Nr. Item	Anzahl Quantity
G 1 - Gerades Gleis - 228 mm <i>G 1 - Straight track - 9"</i>	82117	30
G 2 - Gerades Gleis - 114 mm <i>G 2 - Straight track - 4 1/2"</i>	82124	14
G 3 - Gerades Gleis - 64 mm <i>G 3 - Straight track - 2 1/2"</i>	82126	7
G 4 - Gerades Gleis - 57 mm <i>G 4 - Straight track - 2 1/4"</i>	82127	3
G 6 - Gerades Gleis - 50 mm <i>G 6 - Straight track - 2"</i>	82129	4
R 1 - Gebogenes Gleis - R 380 mm / 22,5° <i>R 1 - Curved track - R 15" / 22,5°</i>	82119	27
R 2 - Gebogenes Gleis - R 435 mm / 22,5° <i>R 2 - Curved track - R 17 1/8" / 22,5°</i>	82120	19
R 3 - Gebogenes Gleis - R 490 mm / 22,5° <i>R 3 - Curved track - R 19 1/4" / 22,5°</i>	82121	16
R 4 - Gebogenes Gleis - R 545 mm / 22,5° <i>R 4 - Curved track - R 21 1/2" / 22,5°</i>	82122	8
R 5 - Gebogenes Gleis - R 600 mm / 15,0° <i>R 5 - Curved track - R 23 5/8" / 15°</i>	82123	5
DWW 15° - Dreiwegweiche 15° <i>DWW 15° - 15° three-way turnout</i>	82230	1
DKW - Doppelkreuzungsweiche <i>DKW - Double-slip turnout</i>	82300	1
EW 15°, links - Weiche 15°, links <i>EW 15° LH - Left turnout 15°</i>	82322	3
EW 15°, rechts - Weiche 15°, rechts <i>EW 15° RH - Right turnout 15°</i>	82321	3
ABW - Außenbogenweiche <i>ABW - Y-turnout</i>	82380	1
Prellbock , aufsteckbar (Bausatz) <i>Bumper, for clipping onto track (kit)</i>	82440	2



2,40 x 1,40 m

Standard-Gleissystem Code 100

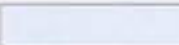





Advanced track system Code 100



2,40 x 1,40 m

Gerade Gleise

Straight tracks

	G 1 = 228 mm
	G 2 = 114 mm
	G 3 = 64 mm
	G 4 = 57 mm
	G 5 = 53 mm
	G 6 = 50 mm

85118

G 1 - Gerades Gleis - 228 mm
G 1 - Straight track - 9"

85124

G 2 - Gerades Gleis - 114 mm
G 2 - Straight track - 4 1/2"

85130

G 3 - Gerades Gleis - 64 mm
G 3 - Straight track - 2 1/2"

85131

G 4 - Gerades Gleis - 57 mm
G 4 - Straight track - 2 1/4"

85128

G 5 - Gerades Gleis - 53 mm
G 5 - Straight track - 2 1/16"

85129

G 6 - Gerades Gleis - 50 mm
G 6 - Straight track - 2"

85125

Flexgleis - 890 mm
Flex track, length 35"

Das Betonschwellengleis

Betonschwellen bestimmen bereits seit Jahrzehnten das Bild der Eisenbahnen. Sie sollen deshalb im Modell nicht fehlen. Der ausgewählte Typ ist absichtlich nicht an die modernsten Bauformen angelehnt, sondern bildet eine Form nach, die bei vielen Bahnen ab Ende der 50er Jahre eingebaut wurde und bis heute vielfach vorzufinden ist. Die Kombination mit Holzschwellengleis und -weichen ist dabei durchaus vorbildtypisch.

Gebogene Gleise

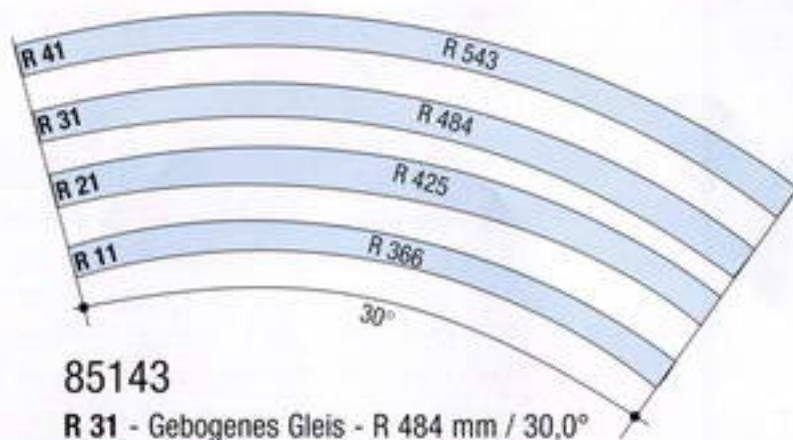
Curved tracks

85140

R 11 - Gebogenes Gleis - R 366 mm / 30,0°
R 11 - Curved track - R 14 3/8" / 30°

85141

R 21 - Gebogenes Gleis - R 425 mm / 30,0°
R 21 - Curved track - R 16 3/4" / 30°



85143

R 31 - Gebogenes Gleis - R 484 mm / 30,0°
R 31 - Curved track - R 19 1/8" / 30°

85145

R 41 - Gebogenes Gleis - R 543 mm / 30,0°
R 41 - Curved track - R 21 3/8" / 30°



85134

Betonschwellenflexgleis,
ca. 470 mm lang
Concrete sleeper flex track,
approx. 470 mm long (18 1/2 inches)

Einfache Weichen 12°

Straight turnouts 12°



85136
Stahlschwelle H0,
Flexgleis, 470 mm lang
Steel sleeper, flex track,
length 18 1/2"

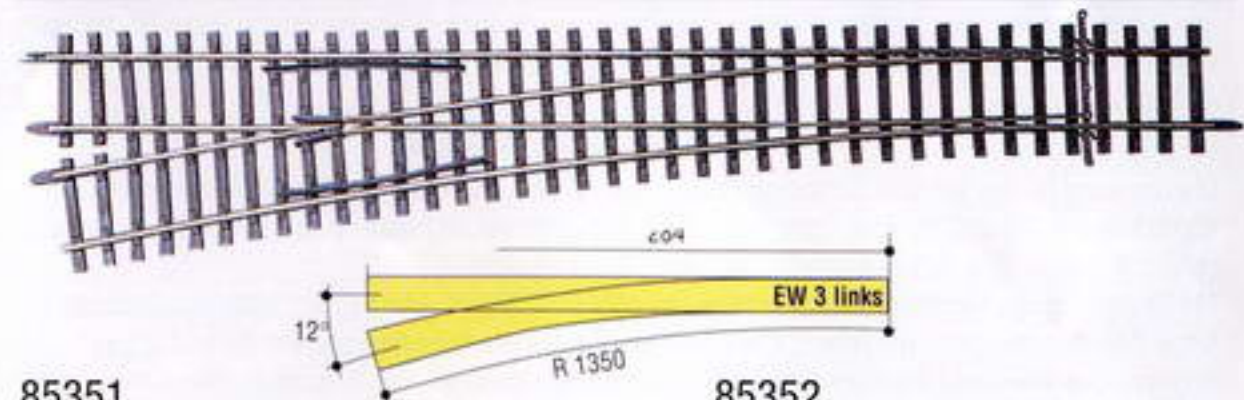


85139

Modulausgleichsstück: zum Ausgleich des Zwischenraumes der Module durch verschiebbare Schienenprofile
Module levelling piece: to equalise the spacing between the modules by means of adjustable rails

Einfache Weiche 12° EW 3

Die Weiche EW 3, auch zu bezeichnen als EW 1350-1:4,7 besitzt einen Herzstückwinkel von 9° und einen Endwinkel von 12°. Sie entspricht im Original der Weiche EW 500-1:12, die in Zugfahrstraßen der Hauptbahnen und mitunter in denen der Nebenbahnen vorherrscht.



85351

EW 3, rechts, Herzstückwinkel 9°, passender Antrieb - 86110
EW 3 right, Frog angle 9°, suitable el. mechanism: 86110

85352

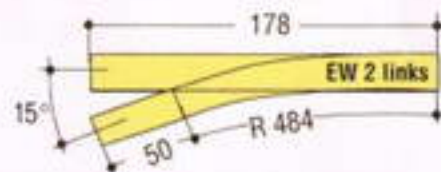
EW 3, links, Herzstückwinkel 9°, passender Antrieb - 86110
EW 3 left, Frog angle 9°, suitable el. mechanism: 86110

Einfache Weichen 15° Straight turnouts 15°

Einfache Weiche 15° EW 2

Die kleinste Weiche EW 2, auch zu bezeichnen als EW 484-1.3,73, ist ein Abbild der Originalweiche EW 190-1:9 und findet daher vor allem in Nebengleisbereichen, wie Rangier-, Abstell- und Ladeanlagen sowie Bw-Bereichen fast ausschließliche Verwendung.

85322



85321

EW 2, rechts, Herzstückwinkel 15°, passender Antrieb - 86110
EW 2 right, Frog angle 15°, suitable el. mechanism: 86110

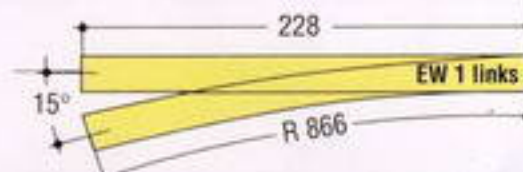
85322

EW 2, links, Herzstückwinkel 15°, passender Antrieb - 86110
EW 2 left, Frog angle 15°, suitable el. mechanism: 86110

Einfache Weiche 15° EW 1

Die Weiche EW 1, auch zu bezeichnen als EW 866-1:3,73 besitzt einen relativ großen Radius, der durch das 11°-Herzstück hindurch bis zum 15°-Weichenende geht. Sie entspricht dem Vorbild in der Darstellung der Weiche EW 300-1:9, die am häufigsten in Zugfahrgeleisen der Nebenbahnen und auch in untergeordneten oder räumlich beengten Fahrstraßen der Hauptbahnen anzutreffen ist.

85342



85341

EW 1, rechts, Herzstückwinkel 11°, passender Antrieb - 86110
EW 1 right, Frog angle 11°, suitable el. mechanism: 86110

85342

EW 1, links, Herzstückwinkel 11°, passender Antrieb - 86110
EW 1 left, Frog angle 11°, suitable el. mechanism: 86110

Bogenweichen

Die Bogenweichen sind aus den einfachen Weichen abgeleitet, d. h. Weichenwinkel und Tangentenlängen sind für einfache und Bogenweichen gleich. Im Original werden Bogenweichen als feste Formen nicht vorrätig gehalten, sondern der Einbausituation angepaßt.

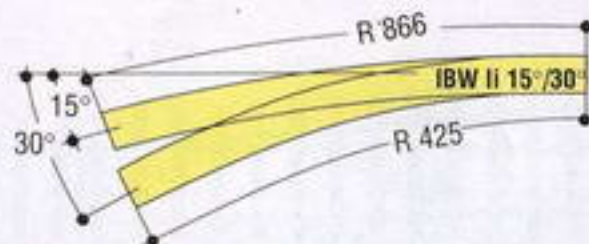
Innenbogenweichen Curved turnouts

85361

IBW, rechts 15° / 30°, Herzstückwinkel 11°, passender Antrieb - 86110
IBW right 15°/30°, Frog angle 11°, suitable el. mechanism: 86110

85362

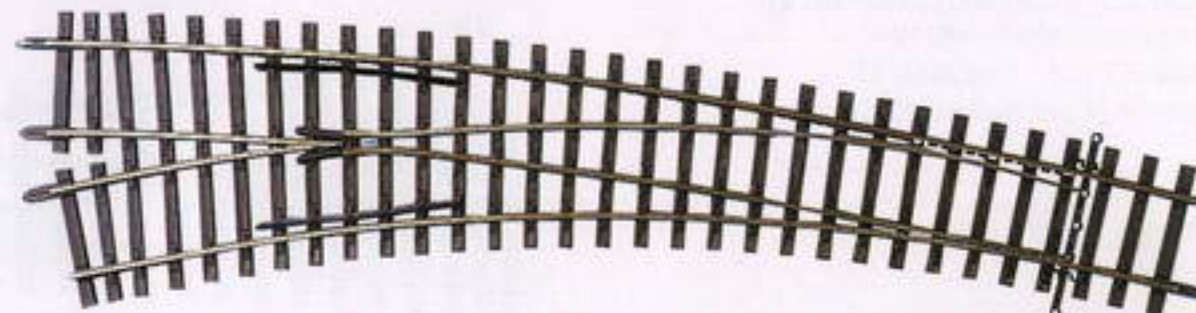
IBW, links 15° / 30°, Herzstückwinkel 11°, passender Antrieb - 86110
IBW left 15°/30°, Frog angle 11°, suitable el. mechanism: 86110



85362

Das Weichensystem

Großzügigkeit und vorbildnahe Aussehen werden die Weichen mit den Herzstückwinkeln von 9° und 11° gerecht. Oft steht dem Modellbahner (zu) wenig Platz zur Verfügung, so daß für den Aufbau der interessanten, aber oft umfangreichen Nebengleisanlagen der Bahnhöfe und Betriebswerke auch Weichen mit dem schon im Standardgleis verwendeten Winkel von 15° (Neigung 1: 3,73) angeboten werden. Außerdem wird damit der schrittweise Umbau vorhandener Anlagen, die mit Standard- oder anderen Systemen gebaut sind, erleichtert. Eine sinnvolle Analogie zum Vorbild entsteht, weil damit die kleinste übliche Weiche (190-1:9, Winkel 6,34°) in einem Längenmaßstab von etwa 1:200 dargestellt wird. Dieser Maßstab als verkürzter Längenmaßstab hat sich beim Bau von Motiven des Vorbildes bewährt. Kleinere Bahnhöfe des Vorbildes mit den üblichen Längen von 600 bis 1000 m werden damit im Modell entsprechend 3 bis 5 m lang. Dabei lassen sich die Vorbildmaße einfach umrechnen oder aus Plänen abgreifen. Näherungsweise ergibt dieser Längenmaßstab, daß sich die Gleisbogenradien etwa im Maßstab 1:400 darstellen lassen. Das ist durchaus anstrengenswert, weil sich damit Radien des Vorbildes von 180 bis 500 m im Modell mit 450 bis 1250 mm ergeben. Auswahl und geometrische Gestaltung der einzelnen Weichen orientieren sich ebenfalls an den Verhältnissen des Vorbildes. Bemerkenswert ist, daß alle Weichen (außer der 9°-Weiche) eine völlig gleiche Lage der beiden Gleisgänge aufweisen (Tangentenlänge, Winkel, Spreizung). Damit wird sowohl die Planung als auch ein nachträglicher Umbau sehr einfach gemacht.



H0-ELITE-Gleissystem Code 83

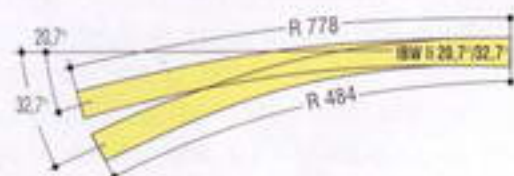
H0-ELITE track system Code 83

Innenbogenweichen Curved Turnouts

85311

IBW, rechts 20,7° / 32,7°, Herzstückwinkel 9°,
passender Antrieb - 86110

*IBW right 20,7°/32,7°, Frog angle 9°,
suitable el. mechanism: 86110*



85312

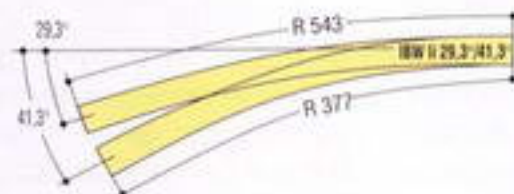
IBW, links 20,7° / 32,7°, Herzstückwinkel 9°,
passender Antrieb - 86110

*IBW left 20,7°/32,7°, Frog angle 9°,
suitable el. mechanism: 86110*

85331

IBW, rechts 29,3° / 41,3°, Herzstückwinkel 9°,
passender Antrieb - 86110

*IBW right 29,3°/41,3°, Frog angle 9°,
suitable el. mechanism: 86110*



85332

IBW, links 29,3° / 41,3°, Herzstückwinkel 9°,
passender Antrieb - 86110

*IBW left 29,3°/41,3°, Frog angle 9°,
suitable el. mechanism: 86110*



85371

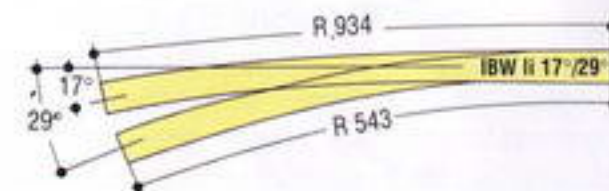
IBW, rechts 17° / 29°, Herzstückwinkel 9°,
passender Antrieb - 86110

*IBW right 17°/29°, Frog angle 9°, suitable el.
mechanism: 86110*

85372

IBW, links 17° / 29°, Herzstückwinkel 9°, pas-
sender Antrieb - 86110

*IBW left 17°/29°, Frog angle 9°, suitable el.
mechanism: 86110*

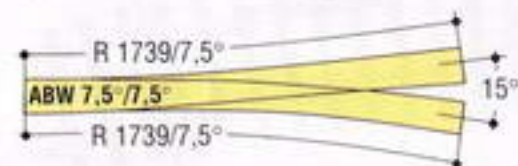


Symmetrische Außenbogenweichen Symmetrical Y-turnouts

85380

ABW 7,5° / 7,5°, Herzstückwinkel 11°,
passender Antrieb - 86110

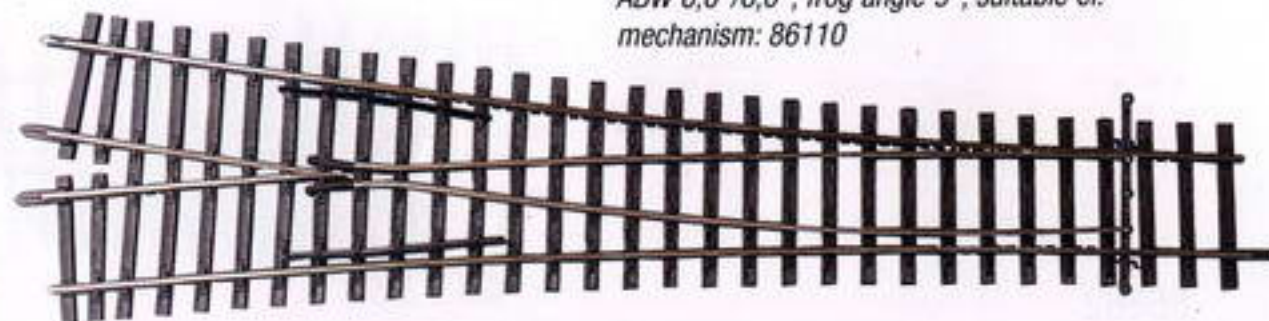
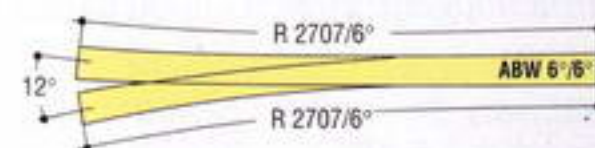
*ABW 7,5°/7,5°, Frog angle 11°,
suitable el. mechanism: 86110*



85382

ABW 6,0° / 6,0°, Herzstückwinkel 9°, passen-
der Antrieb - 86110

*ABW 6,0°/6,0°, frog angle 9°, suitable el.
mechanism: 86110*



Hinweis:
85311 + 85332 bzw. 85312 + 85331 ergeben
jeweils eine Gleisverbindung im
Parallelbogen R 484 / R 543
*Note: 85312 + 85332 establish one crossover
each between 85312 + 85331 parallel curves
R 19 1/8" and 21 3/8"*

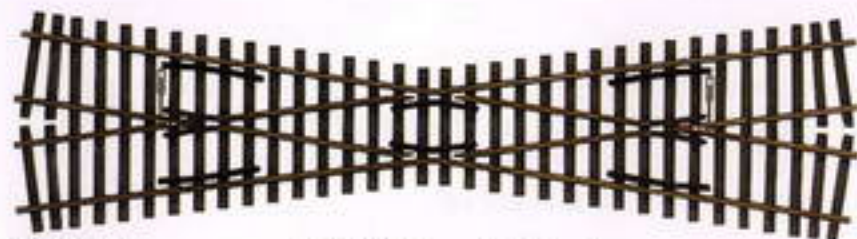
Kreuzung-Kreuzungsweichen Crossing - Crossing turnouts

Kreuzung und Kreuzungsweichen

Auch die Kreuzung und Kreuzungsweichen haben jeweils eine passende Entsprechung des Vorbildes. Sie basieren auf dem Weichenwinkel von 15° und sind daher mit den Weichen der Grundform 15° und 11° in Gleisverbindungen einsetzbar. Nur das ist auch sinnvoll, da auch diese Weichenkonstruktionen beim Vorbild im wesentlichen in Nebengleisen anzutreffen sind.

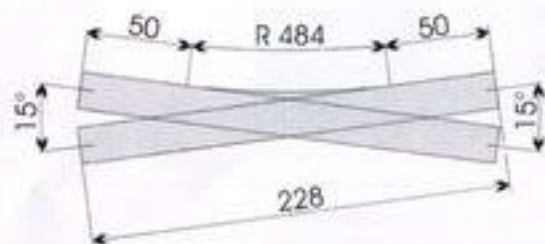
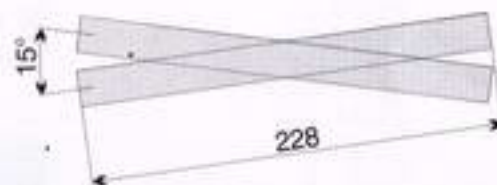
Die großen Kreuzungsweichen - EKW 2/DKW 2

Eine große Kreuzungsweiche und der Kreuzungswinkel 15° - ein Widerspruch? Keineswegs!! Auch im Original gibt es keine besonders flachen Kreuzungsweichen, auch nicht mit außenliegenden Zungen! Sie haben alle die Neigung 1:9 (steht für Winkel), wie die kleinsten üblichen Weichen (190-1:9). Folgerichtig ist das in unserem System der Winkel 15°, wie bei der Weiche EW 2 (r=484 mm). Das ändert nichts daran, daß diese Kreuzungsweichen mit dem Zweiggleisradius von immerhin 1050 mm in elegante Zufahrstraßen gehören, kombiniert mit den großen Weichen EW 1 und EW 3 mit den Radien 866 bzw. 1350 mm. Schließlich ist für den Fahrkomfort, wie im Original, allein der Radius bestimmend. Geeignete Verbindungen mit der flacheren 12°-Weiche lassen sich durch Anschlußbögen herstellen - wie im Original mit der auf 1:9 aufgesteiltten Weiche 500-1:12. Beispiele dafür liefert das Vorbild in großer Zahl.

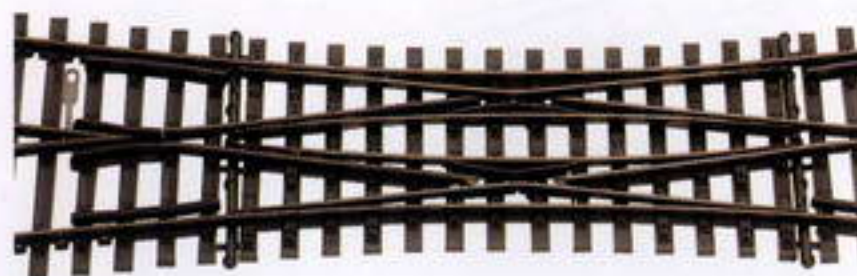
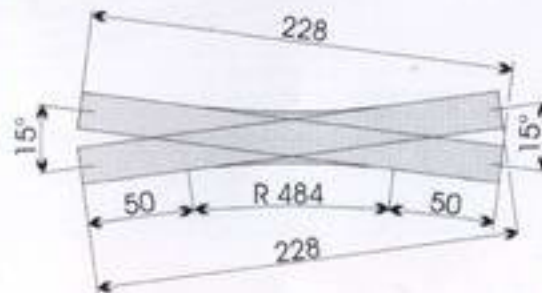


85160
Kreuzung 15°
Crossing 15°

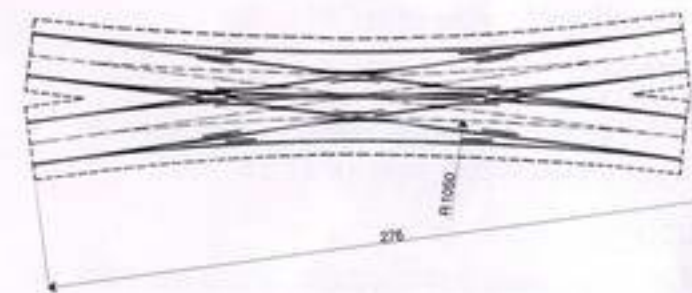
85170 (ohne Abbildung)
Kreuzung 30°
Crossing 30°



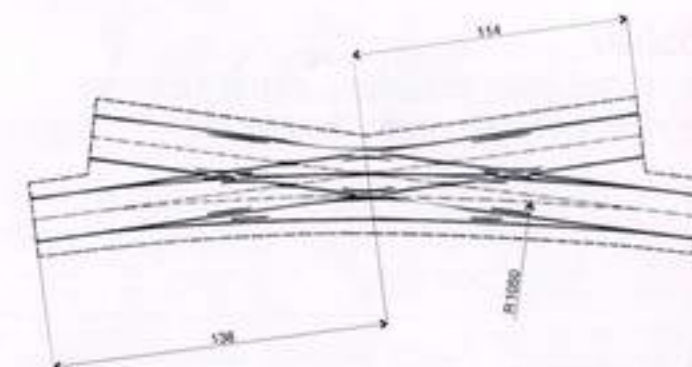
85395
EKW 15°, passende Antriebe 2 x 86110
Single slip turnouts 15°, suitable el. mechanisms 2 x 86110



85390
DKW 15°, passende Antriebe 2 x 86110
Double slip turnouts 15°, suitable el. mechanisms: 2 x 86110



85391
DKW II, 15°, (Bauart Baeseler), Radius 1050 mm
Double-slip turnout II (Baeseler Design), radius 1,050 mm (41 1/3 inches)



85396
EKW II, 15°, Radius 1050 mm
Single-slip turnout II, radius 1,050 mm (41 1/3 inches)

H0-ELITE-Gleissystem Code 83

H0-ELITE track system Code 83

Selbstbaumaterial/Bausätze

Material for the creative modeler/Kits

82440

Prellbock, aufsteckbar (Bausatz)
Bumper, for clipping onto track (Kit)

85018

G 1 - Gerades Schwellenband - 228 mm
G 1 - Straight sleeper band - 9"

85045

R 41 - Gebogenes Schwellenband - R 543 mm / 30°
R 41 - Curved sleeper band - R 21 3/8" / 30°

85043

R 31 - Gebogenes Schwellenband - R 484 mm / 30°
R 31 - Curved sleeper band - R 19 1/8" / 30°

85041

R 21 - Gebogenes Schwellenband - R 425 mm / 30°
R 21 - Curved sleeper band - R 16 3/4" / 30°

85040

R 11 - Gebogenes Schwellenband - R 366 mm / 30°
R 11 - Curved sleeper band - R 14 3/8" / 30°

85421

EW 2, rechts, Herzstückwinkel 15°, passender Antrieb - 86110
EW 2 right, Frog angle 15°, suitable el. mechanism: 86110

85420

EW 2, links, Herzstückwinkel 15°, passender Antrieb - 86110
EW 2 left, Frog angle 15°, suitable el. mechanism: 86110

85431

EW 1, rechts, Herzstückwinkel 11°, passender Antrieb - 86110
EW 1 right, Frog angle 11°, suitable el. mechanism: 86110

85430

EW 1, links, Herzstückwinkel 11°, passender Antrieb - 86110
EW 1 leftk, Frog angle 11°, suitable el. mechanism: 86110

85450

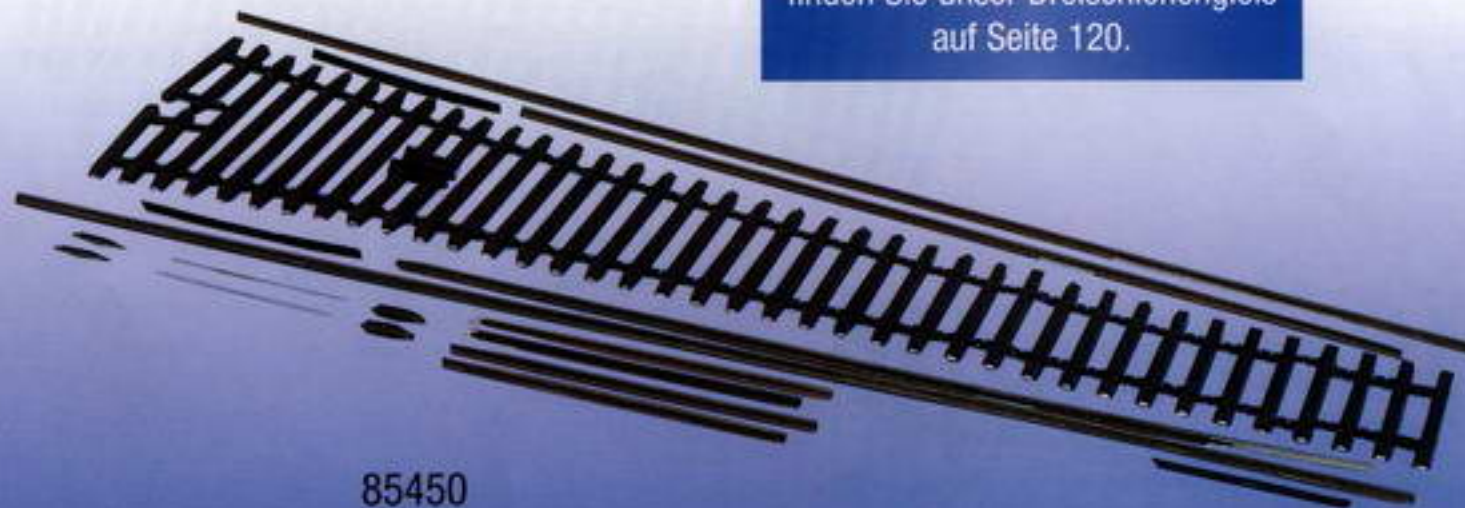
W 3, Herzstückwinkel 9°, passender Antrieb - 86110, aus diesem Bausatz lassen sich Einfach- und Bogenweichen herstellen
W 3, frog angle 9°, Suitable el. mechanism: 86110, Straight and curved turnouts can be made with this kit

85440

W 4, Herzstückwinkel 11°, passender Antrieb - 86110 - aus diesem Bausatz lassen sich Einfach- und Bogenweichen herstellen
W 4, frog angle 11°, Suitable el. mechanism: 86110, Straight and curvd turnouts can be made with this kit

Achtung!

Zur Verbindung von
H0 mit H0e / H0m Gleisanlagen
finden Sie unser Dreischienengleis
auf Seite 120.



85450

Unterflur-Motor-Weichenantrieb

Underbase turnout operating gear

1. Technische Daten

Betriebsspannung:	14-16 V Wechselspannung
Stromaufnahme:	75 mA
Stellweg einstellbar:	2-10 mm
Stellkraft:	1,47 N=150 g
Schaltstrom des potentialfreien Umschalters:	500 mA (max. 24 V)
Abmessungen:	62 x 49 x 23 mm



2. Achtung

Der Unterflur-Motor-Weichenantrieb ist ein elektromechanisches Spielzeug. Er ist für Kinder unter 6 Jahren nicht geeignet. Sein Anschluß darf nur an zugelassenen Spannungsquellen für Modelleisenbahnzubehör 14-16 V erfolgen. Der potentialfreie Umschalter ist ausschließlich für Schaltaufgaben im Schwachstrombereich bis maximal 24 V nutzbar. Mit dem Unterflur-Motor-Weichenantrieb dürfen keine Starkstrom-Schalt-elemente angetrieben werden. Der Unterflur-Weichenantrieb ist nicht geschützt gegen Witterungseinflüsse, Nässe sowie brennbare und explosive Stoffe. Am eingespannten Stelldraht besteht Verletzungsgefahr. Bei Demontage ist der Stelldraht stets auszuspannen und vor Kindern gesichert abzulegen.

3. Bestimmungsgemäßer Gebrauch

Aufgrund seines variierbaren Stellweges ist der Unterflur-Motor-Weichenantrieb für die Bedienung von Modellweichen der Nenngrößen N, TT, H0, 0 und I geeignet. Seine große Stellkraft erlaubt auch die Bedienung von Weichen mit Federzungen. Darüber hinaus lassen sich Stellaufgaben an weiteren modellbahnüblichen Elementen, wie Formsignalen, Schrankenanlagen, Schwachstrom-Schalt-elementen u. a. m. realisieren. Für die Signalisierung der Stellung des Unterflur-Motor-Weichenantriebes sind Rückmeldekontakte vorgesehen. Der integrierte potentialfreie Umschalter ermöglicht weitere Schaltvorgänge z. B. die Polarisierung des Herzstückbereiches. Der Unterflur-Motor-Weichenantrieb ist nicht geeignet für einen ununterbrochenen Reversierbetrieb. Auf die Dauer sind 10 Schaltungen pro Minute nicht zu überschreiten. Der Antrieb ist nicht geeignet für den Betrieb unter freiem Himmel (Gartenbahnbereich) sowie in explosionsgefährdeten Räumen.

4. Beschaltung

Der Schaltplan Abb. 4 (S. 110) zeigt, welche Pole des Unterflur-Motor-Weichenantriebes auf welcher farbigen Ader des Bandkabels liegen. Danach ist es möglich, die Anschlüsse für die Motorbetätigung, die Rückmeldelampen und den potentialfreien Umschalter zu finden.

Technische Änderungen vorbehalten.

Abb.1 Einbausituation Fig.1 Mounting position

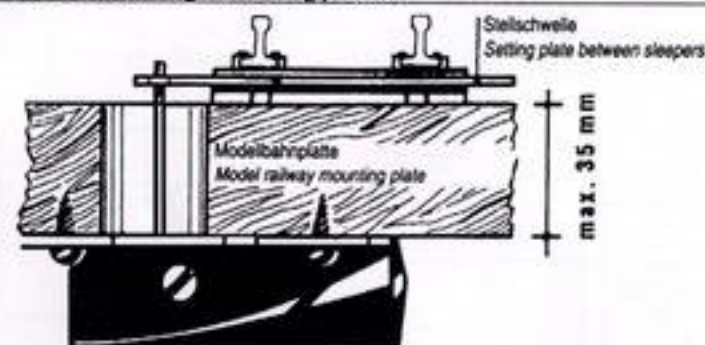


Abb.2 Demontage Fig.2 Dismantling

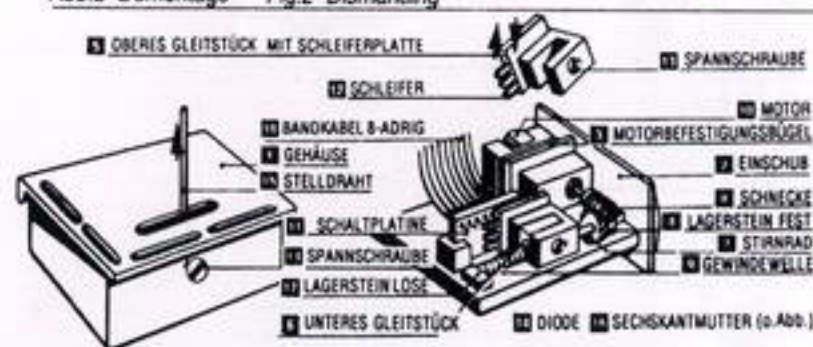


Abb.3 Einstellvorgang an Schleiferplatte Fig.3 Adjustment of contact plate

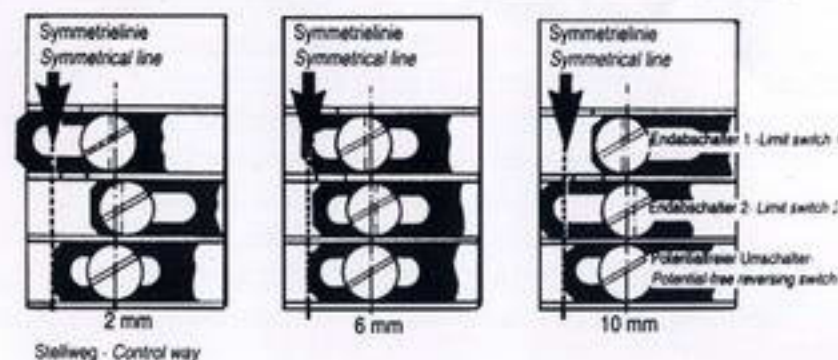
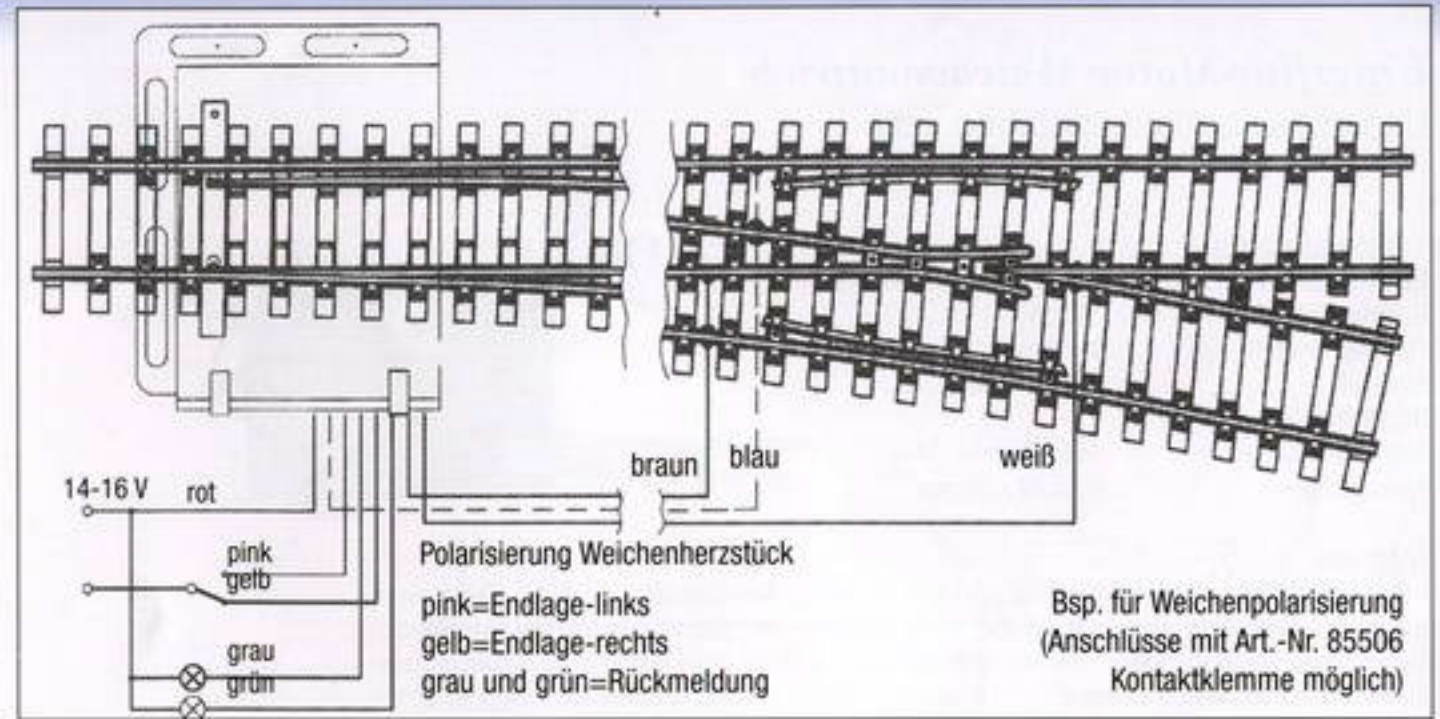
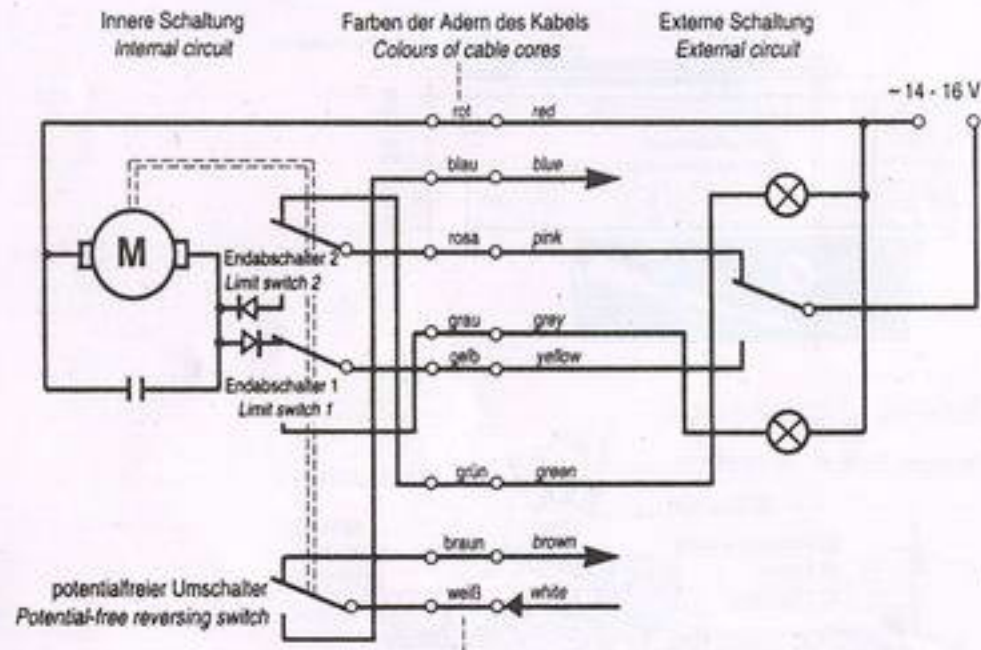
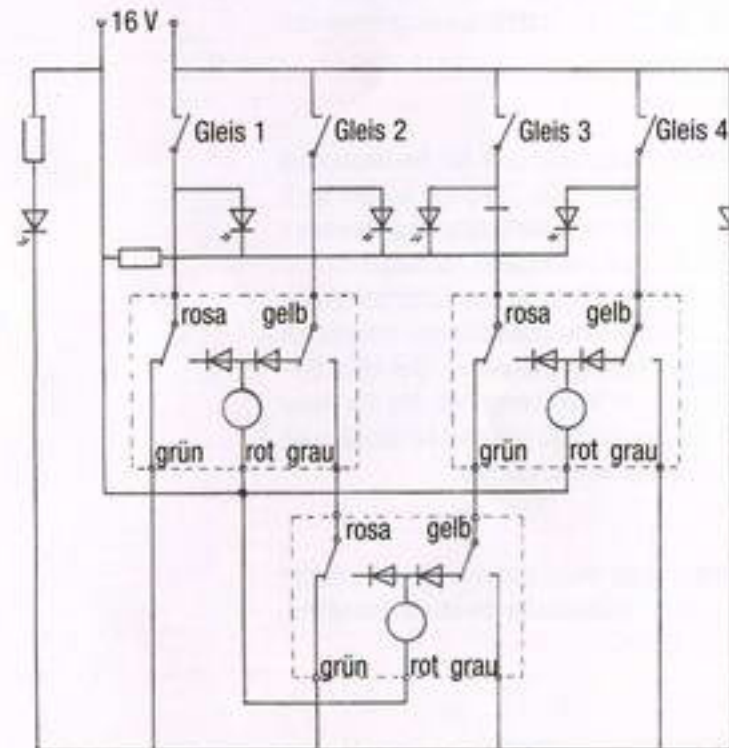


Abb. 4 Schaltplan Unterflur-Motor-Weichenantrieb
 Fig. 4 Wiring diagram of underbase turnout operating gear



Schaltungsbeispiel für eine Weichenstraße

Mit Nutzung der Rückmeldekontakte des motorischen Antriebes lassen sich beliebig große Weichenstraßen schalten. Es wird nur je ein dem Zielgleis entsprechender Schalter benötigt. Besonders vorteilhaft ist, daß alle Weichenantriebe selbsttätig nacheinander schalten und somit keine besonders ausgelegte Stromversorgung nötig ist. Der freie Umschaltkontakt bleibt für andere Zwecke (Herzstückpolarisierung) verfügbar. Die einzelne Leuchtdiode (auch als Lampe möglich) zeigt an, daß die Fahrwegeinstellung ausgeführt ist. Die an den Schaltern dargestellte Rückmeldung ist nur erforderlich, wenn die Betätigung mit Tastschaltern erfolgt.

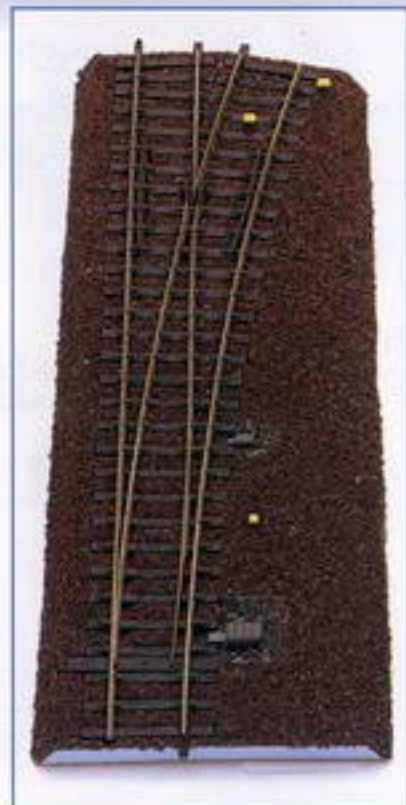


H0-ELITE-Gleissystem Code 83

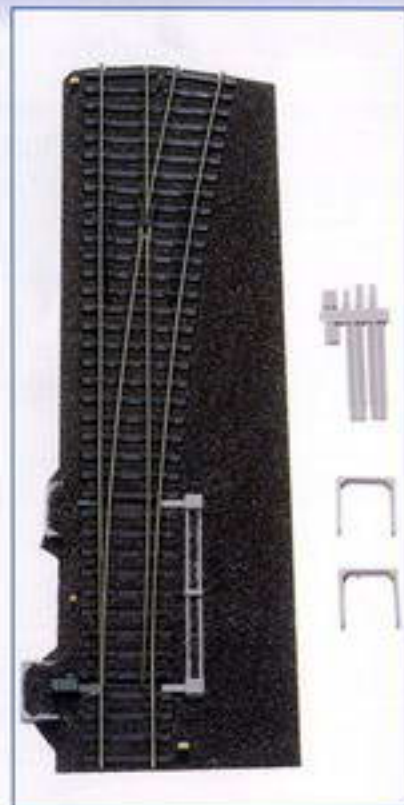
H0-ELITE track system Code 83



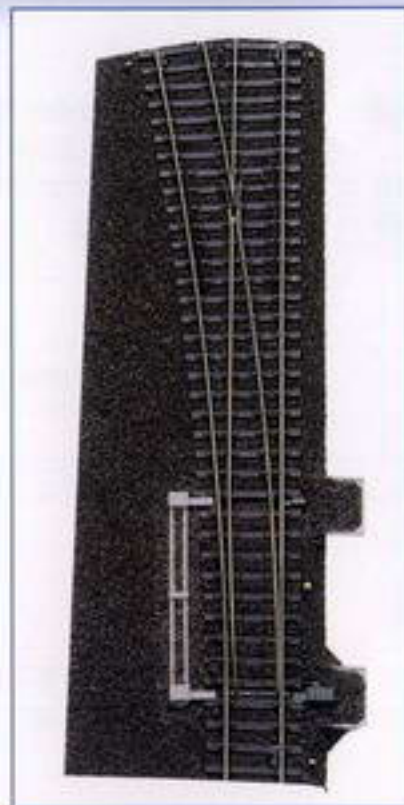
Zubehör Accessories



85507



85508



85509

09620

IN-TEC Planungsmappe, H0-ELITE
IN-TEC Portfolio for planning, H0-ELITE

85507

Weichenzubehörteile
Turnout accessories

85508

Weichenzubehörteile (2), in Kooperation mit Fa. Erbert,
bestehend aus: 2 Stück Betonbauteile U-förmig H0
1 Stück Weichenmittelverschluß H0

Turnout accessories (2)

85509

Weichenzubehörteile (3), in Kooperation mit Fa. Erbert
bestehend aus: 2 Stück Betonbauteil U-förmig H0
3 Stück Achszähler doppelt H0
1 Stück Weichenantrieb S 700 H0
1 Stück Weichenprüferkasten H0
1 Stück Weichengrenzzeichen H0
1 Stück Weichenmittelverschluß H0
4 Stück Gleisanschlußgehäuse N

Turnout accessories (3)

Gleisplanungssoftware WinTrack V 3.5

IBS-Ingenieur-Büro R. Schneider
Softwaredesign & -entwicklung
Ketteler Straße 2

D-73054 Eisligen

Tel.: 0 71 61/8 38 13

Leistungen und Funktionen (Auswahl):

- Anlagenplanung bis zu einer Größe von 15 x 15 m
- zusätzliche Gestaltungsmöglichkeiten durch

Symbole für Signale, Trennstellen, Tunnelportale,
Bahnbauten, Höhenangaben, Bäume, Wälder usw.

- Einplanung von Gebäuden beliebiger Größe und beliebig geformten Elementen wie z. B. Straßen, Flüssen usw.
- Planung und verschieden farbige Darstellung in bis zu acht Ebenen
- Automatisches Verbinden von zwei Gleisenden mit passenden Geraden und gebogenen Gleisen
- Einfaches Einzeichnen der Verdrahtung
- Komfortable Flexgleiseinplanung durch Vorgabe des Gleisverlaufs oder Direkteingabe von Radius und Winkel

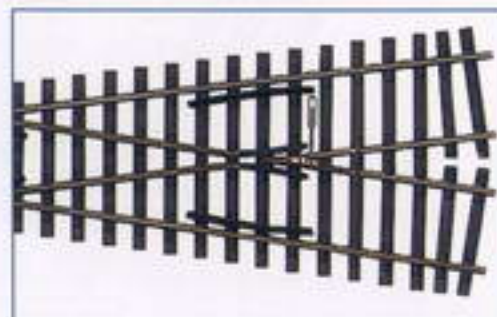


08830 (ohne Abbildung)

Stellschwelle (Beutel mit 5 Stück)
Adjusting sleeper (bag with 5 pcs.)

85506

Kontaktklemme (Beutel mit 20 Stück)
Contact clamps (bag with 20 pcs.)



Die Kontaktklemme ermöglicht die Strom-zuführung an jeder beliebigen Stelle der Gleisanlage. Die Klemme wird unter dem Profilfuß eingehangen, mit einer feinen Flachzange angedrückt und ggf. mit einem Lötspitzen gesichert. So ist z. B. auch nach der Verlegung eine sichere Polarisierung der Weichen möglich.

H0-ELITE-Gleissystem Code 83

H0-ELITE track system Code 83

Zubehör Accessories

85500

Schiennenprofil, 2,07 mm Neusilber
brüniert - 1000 mm
Rail 5/64" (2,07 mm) = Code 83, of
oxidized nickel silver, length 39
3/8" (1000 mm)

ohne Abbildung
without illustration

85501

Schiennenverbinder, Neusilber brü-
niert (Beutel 25 Stück)
Rail joiners of oxidized nickel silver
(bag with 25 pcs.)



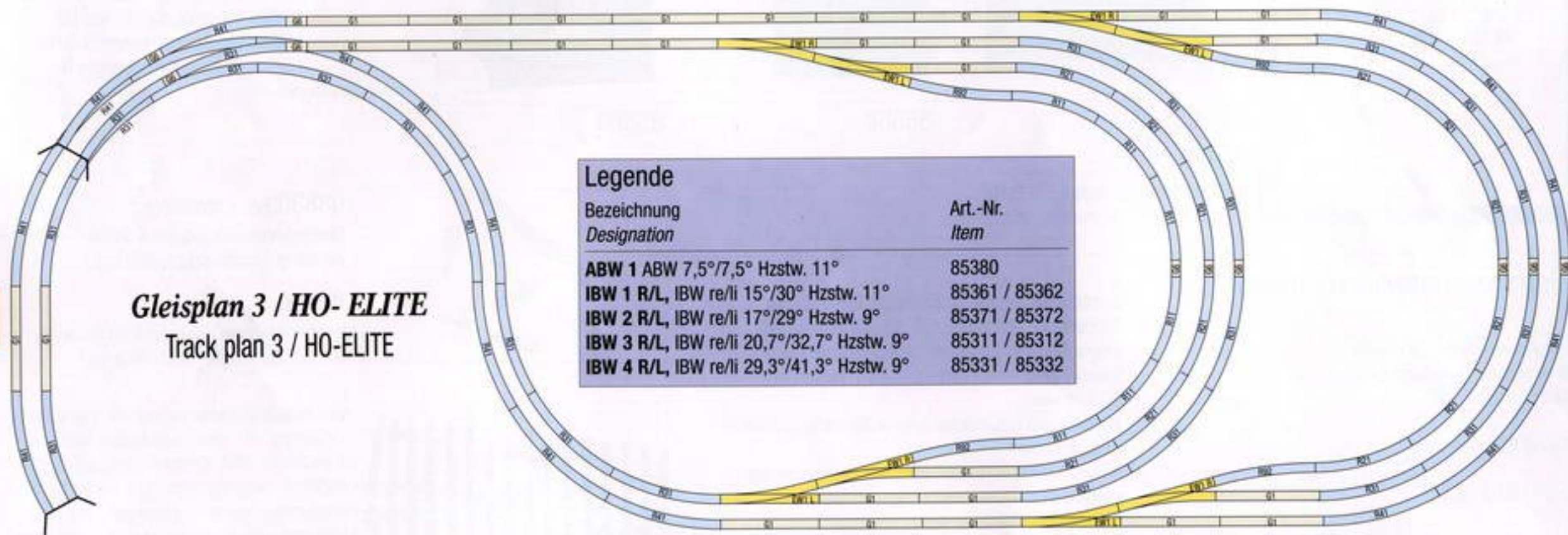
85502

Isolierschiennenverbinder, braun
(Beutel 20 Stück)
Insulating rail joiners, brown (bag
with 20 pcs.)



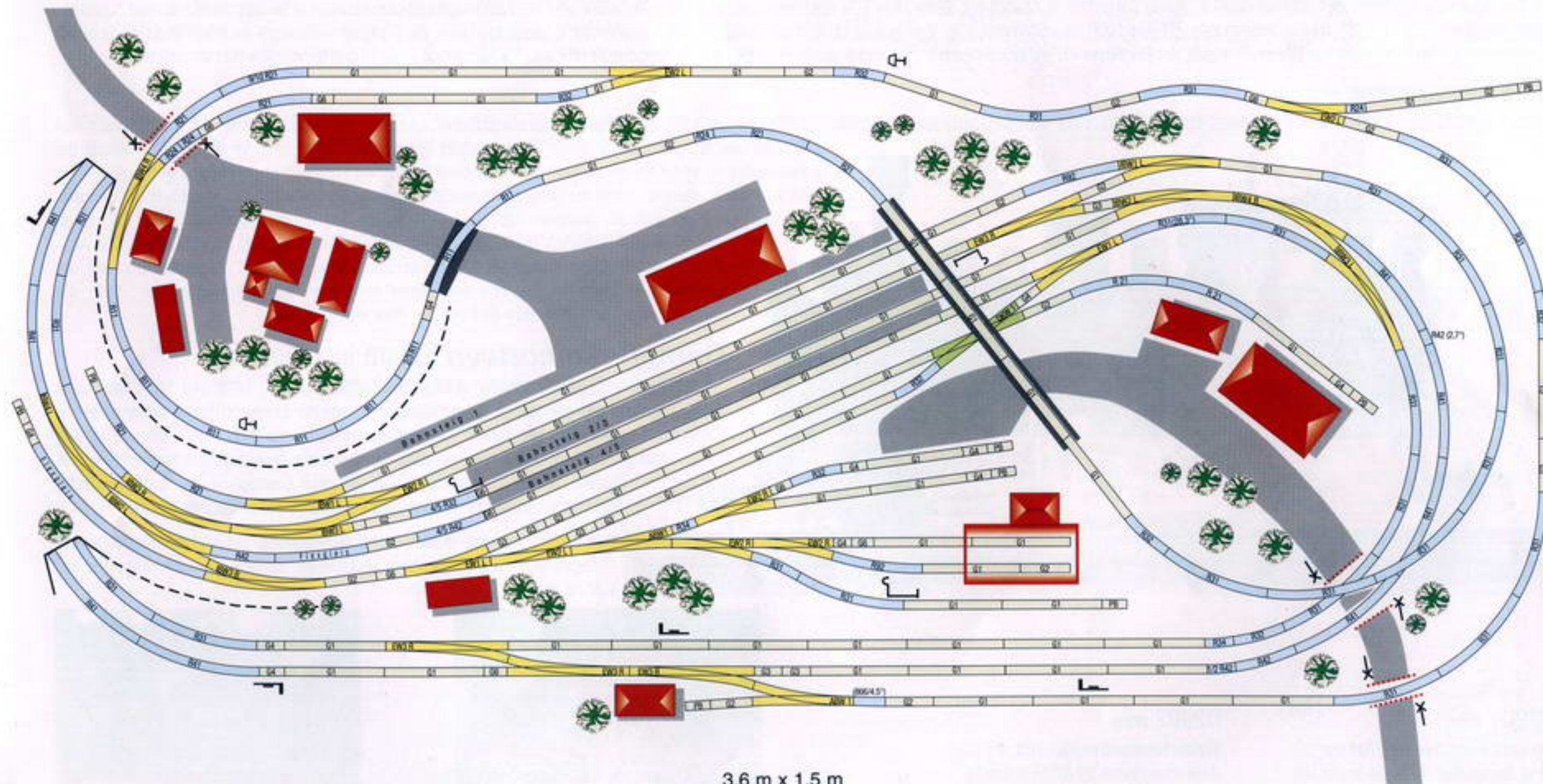
85530

Kleineisen DR (Beutel 20 Stück)
Rail chairs, DR type (bag with 20
pcs.)



H0-ELITE-Gleissystem Code 83

H0-ELITE track system Code 83



3,6 m x 1,5 m

TILLIG-SCHMALSPURBAHN

Um auch schwächer entwickelte Regionen und Gebiete mit schwierigem Gelände wirtschaftlich erschließen zu können, baute man ab 1880 bis nach der Jahrhundertwende in größerem Umfang Schmalspurbahnen. Verwendet wurden in Deutschland hauptsächlich die Spurmaße 1000, 900, 750 und 600 mm. Im Maßstab 1:87 werden die Spurmaße 1000 und 900 mm als Nenngröße H0m mit 12 mm Spurweite nachgebildet. Das Spurmaß 750 mm entspricht im Modell der Nenngröße H0e mit 9 mm Spurweite. Die Vorbilder unseres Fahrzeugangebotes standen viele Jahrzehnte bei der "Lübben-Cottbuser-Kreisbahn" (LCKB), einem Schmalspurnetz mit 1000 mm Spurweite, im Betriebsdienst. Die modellgerechte Nenngröße ist demzufolge H0m. Da ähnliche Fahrzeuge auch auf anderen Schmalspurbahnen anzutreffen waren, z. B. auf dem Netz der Prignitzer Kreiskleinbahnen mit 750 mm Spurweite, halten wir es für gerechtfertigt, diese Fahrzeuge auch in der Nenngröße H0e anzubieten.

Die Spreewaldbahn

Zwischen 1898 und 1904 entstand nordwestlich von Cottbus die "Lübben-Cottbuser-Kreisbahn" (LCKB), die ab 1924 den Namen "Spreewaldbahn" annahm. Sie verfügte über ein Streckennetz von ca. 85 km und erfreute sich in ihrem Einzugsgebiet eines guten Zuspruchs. Im Jahre 1950 wurde die "Spreewaldbahn" unter die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn gestellt. In den 60er Jahren gingen die Beförderungsleistungen durch die Konkurrenz des Straßenverkehrs stark zurück - das Ende der Schmalspurbahn zeichnete sich ab. Zwischen 1967 und 1970 wurde der Betrieb eingestellt. Einige Fahrzeuge sind glücklicherweise erhalten geblieben. So ist im Spreewaldmuseum in Lübbenau eine Ausstellung mit der Lokomotive 99 5703 und dem Wagen 903-201 zu sehen, und auf der Museumseisenbahn in Bruchhausen-Vilsen verkehren die Lokomotive 99 5633, die Reisezugwagen 901-202, 901-204 und der Packwagen 905-011.

Dampflokomotiven Steam locomotives

Die "Lübben-Cottbuser-Kreisbahn" (LCKB) beschaffte zwischen 1897 und 1903 insgesamt sieben baugleiche C-gekuppelte Tenderlokomotiven von der Lokomotivfabrik Hohenzollern in Düsseldorf-Grafenberg. Mit diesen Maschinen wurde bis zu ihrer Ausmusterung in den Jahren 1967 bis 1971 die Hauptlast des Betriebes bewältigt. Die Beschriftung der Modelle wurde so ausgeführt, wie sie nach Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1950 angebracht worden war (Epoche III).

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit vorbildentsprechender Farbgebung und Dekoration; Achsfolge C; alle Achsen angetrieben. Lüp 85 mm



02901 H0m

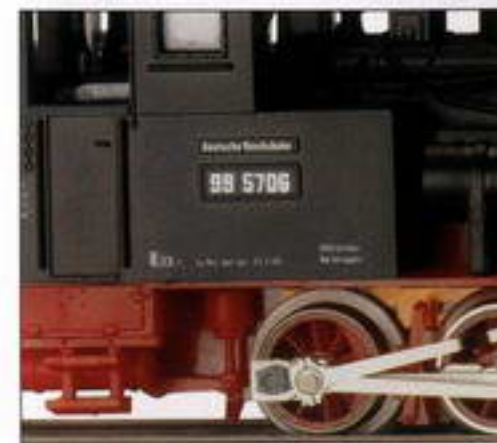


Tenderlokomotive 99 5704 der DR
Tank locomotive 99 5704 of the DR

02902 H0m



Tenderlokomotive 99 5703 der DR
Tank locomotive 99 5703 of the DR



Sonderserie



02991 H0e

Tenderlokomotive 99 4506 der DR
Tank locomotive 99 4506 of the DR

02992 H0e

Tenderlokomotive 99 4507 der DR
Tank locomotive 99 4507 of the DR



02903 H0m

Tenderlokomotive 99 5706 der DR
Tank locomotive 99 5706 of the DR

02904 H0m

Tenderlokomotive 99 5705 der DR
Tank locomotive 99 5705 of the DR



15980 H0m

Schneepflug der Spreewaldbahn, Ep. III
H0m Spreewald railroad snow plough

05980 H0e

Schneepflug der Spreewaldbahn, Ep. III
H0e Spreewald railroad snow plough



Reisezug- und Dienstwagen

Passenger and service cars



13901 H0m 03901 H0e

Personenwagen 901-201 der DR, Lüp 103,5 mm

Passenger car 901-201 of the DR, L. o. b. 4 1/8" (103,5 mm)



13902 H0m 03902 H0e

Personenwagen 901-202 der DR, Lüp 103,5 mm

Passenger car 901-202 of the DR, L. o. b. 4 1/8" (103,5 mm)

Reisezug- und Dienstwagen

Als erste Reisezugwagen wurden 1897 drei Wagen 2. und 3. Klasse von der Waggonfabrik Gebr. Hofmann & Co. AG, Breslau, gekauft. Seit ca. 1900 liefen die Wagen nur noch in der 3. Klasse. Bremsen waren nicht vorhanden. 1965 wurden diese Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen. Die Modelle tragen die Beschriftung, wie sie nach Übernahme durch die DR im Jahre 1950 angebracht worden war (Epoche III), bzw. die Beschriftung der Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen.

Im Jahre 1909 lieferte die Sächsische Waggonfabrik Werdau zwei kombinierte Reisezug- und Dienstwagen an die LCKB. Der später bei der DR als 903-201 bezeichnete Wagen blieb nahezu im Originalzustand erhalten und wurde so im Modell nachgestaltet.

Lüp 103,5 mm



13903 H0m 03903 H0e

Personenwagen 901-203 der DR, Lüp 103,5 mm

Passenger car 901-203 of the DR L. o. b. 4 1/8" (103,5 mm)



13909 H0m 03909 H0e

Personenwagen Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen, Lüp 103,5 mm

Passenger car of the Bruchhausen & Vilsen Museum RR, L. o. b. 4 1/8" (103,5 mm)



13911 H0m 03911 H0e
Zachs. Reisezugwagen KB 901-204
2-axle passenger cars KB 901-204



13951 H0m
03951 H0e
Kombinierter Personen-/ Pack-
wagen, 903-201 der DR,
LüP 103,5 mm
Passenger/baggage car 903-201 of
the DR, L. o. b. 4 1/8" (103,5 mm)



13912 H0m 03912 H0e
Mannschaftswagen der Spreewaldbahn KB 908-001
Spreewald railroad personel car KB 908-001



13952 H0m
03952 H0e
Dienstwagen 905-011 der DR,
LüP 103,5 mm
Service car 905-011 of the DR,
L. o. b. 4 1/8" (103,5 mm)



13953 H0m
03953 H0e
Dienstwagen 905-001 der DR,
LüP 103,5 mm
Service car 905-001 of the DR
L. o. b. 4 1/8" (103,5 mm)

Güterwagen

Freight cars

Güterwagen

Insgesamt 19 gedeckte Zweiachser gleicher Bauart hatte die LCKB im Bestand, davon 9 Stück Baujahr 1897 von der Waggonfabrik Gebr. Hofmann & Co. AG, Breslau, und 10 Stück Baujahr 1898 von der Waggonfabrik Uerdingen AG. Zwischen 1966 und 1970 erfolgte die Ausmusterung. Im Jahre 1897 lieferte die Waggonfabrik Gebr. Hofmann & Co. AG, Breslau, 24 baugleiche offene Güterwagen an die LCKB. Die letzten Exemplare wurden zwischen 1966 und 1969 ausgesondert.

Ebenfalls zur Erstausrüstung gehörten 10 Stück zweiachsige Rungenwagen, gebaut 1897 in Breslau. Aus dem Verkehr gezogen wurde die Gattung zwischen 1964 und 1971.

1909 lieferte die Sächsische Waggonfabrik Werdau 6 Stück Drehschemelwagen (3 Paar). 1967 und 1971 erfolgte die Aussonderung.

Die Modelle dieser Güterwagen tragen die Beschriftung, wie sie nach Übernahme durch die DR angebracht worden war. Ep. III



08890

Speichenradsätze H0m (10 Stück/Beutel)
Spoked wheel sets H0m, pouch with 10 pcs.

08891

Speichenradsätze H0e (10 Stück/Beutel)
Spoked wheel sets H0e, pouch with 10 pcs.



15901 H0m 05901 H0e

Gedeckter Güterwagen 99-52-06 der DR LüP 78,0 mm
Boxcar 99-52-06 of the DR L. o. b. 3 1/16" (78,0 mm)

15902 H0m 05902 H0e

Gedeckter Güterwagen 99-52-03 der DR LüP 78,0 mm
Boxcar 99-52-03 of the DR L. o. b. 3 1/16" (78,0 mm)

15903 H0m 05903 H0e

Gedeckter Güterwagen 99-52-04 der DR, mit Bremse LüP 78,0 mm
Boxcar 99-52-04 of the DR, with brake L. o. b. 3 1/16" (78,0 mm)



15906 H0m 05906 H0e

Offener Güterwagen 99-53-06 der DR LüP 78,0 mm
Gondola 99-53-06 of the DR L. o. b. 3 1/16" (78,0 mm)

15907 H0m 05907 H0e

Offener Güterwagen 99-53-17 der DR LüP 78,0 mm
Gondola 99-53-17 of the DR L. o. b. 3 1/16" (78,0 mm)

15908 H0m 05908 H0e

Offener Güterwagen 99-53-18 der DR LüP 78,0 mm
Gondola 99-53-18 of the DR L. o. b. 3 1/16" (78,0 mm)



15990 H0m 05990 H0e

Offener Güterwagen mit Kohleladung LüP 78,0 mm
Gondola with coal load L. o. b. 3 1/16" (78,0 mm)



15911 H0m 05911 H0e

Rungenwagen

99-55-03 der DR, LüP 78,0 mm
Stake car 99-53-03 of the DR,
L. o. b. 3 1/16" (78,0 mm)



15991 H0m 05991 H0e

Rungenwagen

mit Bretterladung LüP 78,0 mm
Stake car, loaded with boards
L. o. b. 3 1/16" (78,0 mm)

15912

ohne Abbildung, not illustrated

Rungenwagen 99-55-04 der DR, H0m

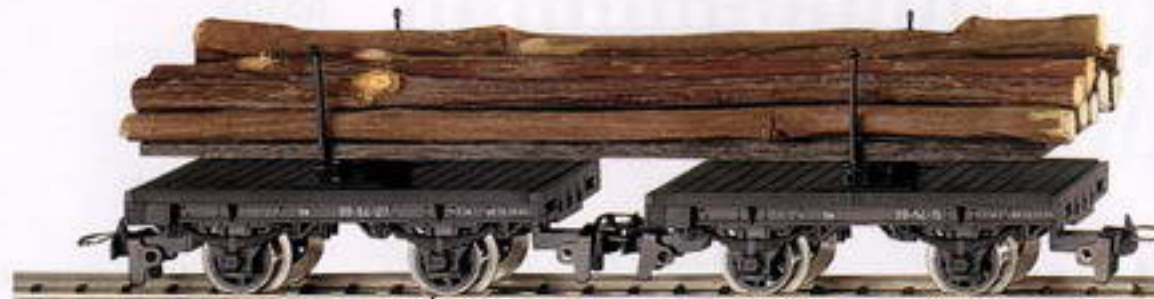
Stake cars 99-55-04 of the DR, H0m

05912

ohne Abbildung, not illustrated

Rungenwagen 99-55-04 der DR, H0e

Stake cars 99-55-04 of the DR, H0e



15992 H0m 05992 H0e

Drehschemelwagenpaar mit Rundholz-

ladung, LüP pro Wagen 57,5 mm

Pair of cradle cars, loaded with round timber

L. o. b. 2 1/4" (57,5 mm) each car



01170 H0m 01171 H0e Spreewaldbahn Personenzug der DR "Spreewaldbahn" passenger train of the DR

Geschenkpäckungen
Presentations sets



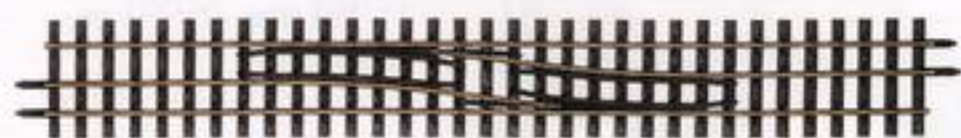
01270 H0m 01271 H0e Spreewaldbahn Güterzug der DR "Spreewaldbahn" freight train of the DR

H0-ELITE-Gleissystem Code 83

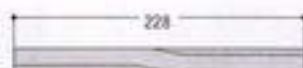
H0-ELITE track system Code 83

Dreischienen-Gleissystem

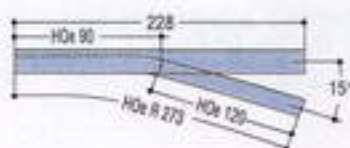
Three-rail track system



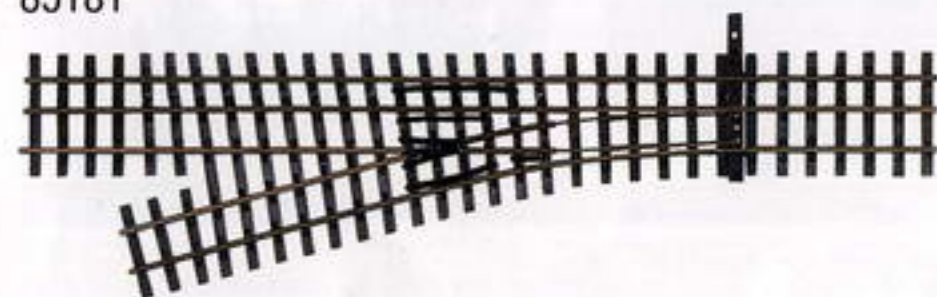
85185



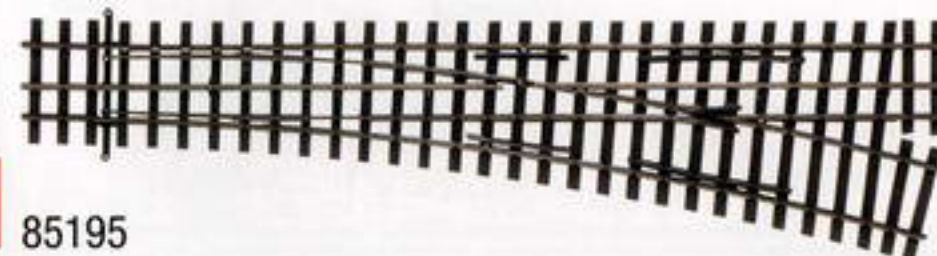
85184



85181



85192



85195

Dreischienen-Schmalspurweichen

Three-rail narrow-gauge turnouts

In Kooperation mit dem Modellbahn-Club und Anlagenbau Westerwald e.V. Diese Weichen sind Kleinserienprodukte unter Verwendung von Gleismaterial des ELITE-Gleissystems.

In Co-operation with Messrs. Modellbahn-Club und Anlagenbau Westerwald e. V. These turnouts are small-series products, using component parts of the "ELITE" professional track system.

Spur H0-H0m / H0-H0m gauge

Gleiswechsel / Rail shifts

85187

GW H0-H0m, links / rechts
GW H0-H0m, Left to right

85188

GW H0-H0m, rechts / links
GW H0-H0m, Right to left

Spur H0-H0e / H0-H0e gauge

85185

GW H0-H0e, links / rechts
GW H0-H0e, Left to right

85186

GW H0-H0e, rechts / links
GW H0-H0e, Right to left

Abzweige / Bifurcations

85183

AZ H0-H0m, rechts
AT H0-H0m, Right

85184

AZ H0-H0m, links
AZ H0-H0m, Left

85181

AZ H0-H0e, rechts
AT H0-H0e, Right

85182

AZ H0-H0e, links
AZ H0-H0e, Left

Dreischienen-Flexgleis / Three-rail flex track

85127

Flexgleis H0-H0m,
gerade Länge ca. 680 mm
Flex track H0-H0m,
straight length abt. 27"

85126

Flexgleis H0-H0e,
gerade Länge ca. 680 mm
Flex track H0-H0e,
straight length abt. 27"

Dreischienen-Schmalspurweichen

Three-rail narrow-gauge turnouts

85193

DSSW H0-H0m, rechts
DSSW H0-H0m, right

85194

DSSW H0-H0m, links
DSSW H0-H0m, left

85197

DSSW H0-H0m, rechts
DSSW H0-H0m, right

85198

DSSW H0-H0m, links
DSSW H0-H0m, left

85191

DSSW H0-H0e, rechts
DSSW H0-H0e, right

85192

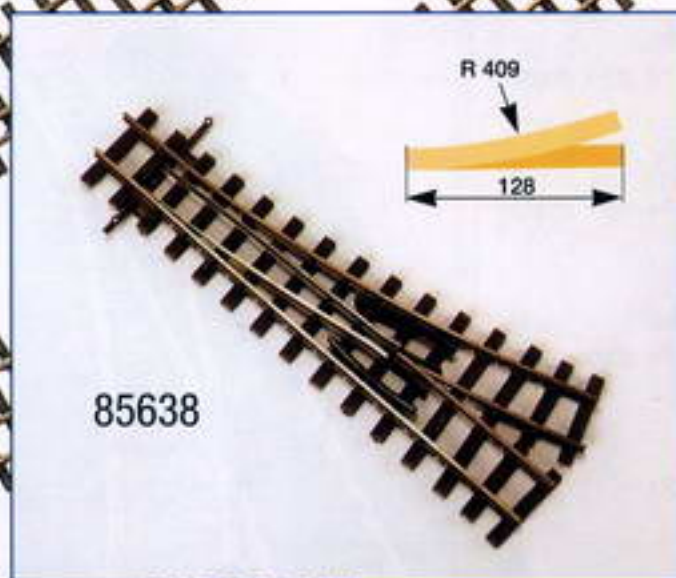
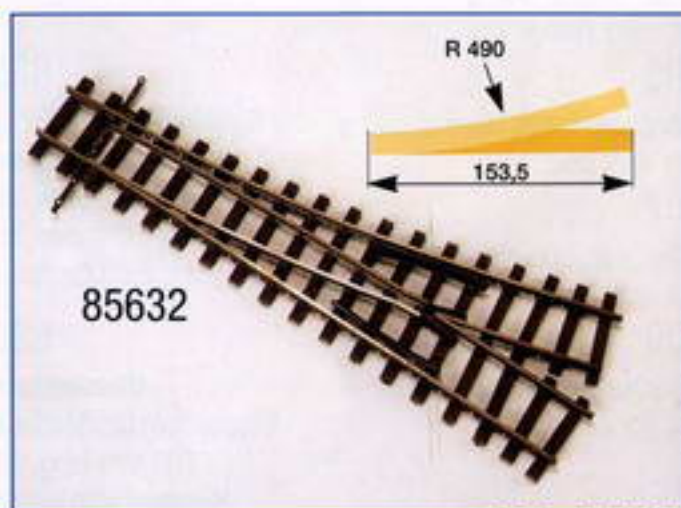
DSSW H0-H0e, links
DSSW H0-H0e, left

85195

DSSW H0-H0e, rechts
DSSW H0-H0e, right

85196

DSSW H0-H0e, links
DSSW H0-H0e, left



Schmalspurgleise H0m / H0e / Narrow-gauge track H0m/H0e

Spur H0m / H0m gauge

85627

Flexgleis H0m,
Länge ca. 680 mm
Flex track H0m
Length abt. 27"

85631

EW rechts 18° H0m,
passender Antrieb 1 x 86110
Straight turnouts left 18° H0m,
suitable el. mechanism 1 x 86110

85632

EW links 18° H0m,
passender Antrieb 1 x 86110
Straight turnouts right 18° H0m,
suitable el. mechanism 1 x 86110

85640

W1 18° Bausatz EW/BW re./li.
Turnout 1 18°, kit, right/left

Spur H0e / H0e gauge

85626

Flexgleis H0e,
Länge ca. 680 mm
Flex track H0e
Length abt. 27"

85637

EW rechts 18° H0e,
passender Antrieb 1 x 86110
Straight turnouts right 18° H0e,
suitable el. mechanism 1 x 86110

85638

EW links 18° H0e,
passender Antrieb 1 x 86110
Straight turnouts left 18° H0e,
suitable el. mechanism 1 x 86110

85641

W1 18° Bausatz EW/BW re./li.
Turnout 1 18°, kit, right/left

Styrostone-Gleisbettung TT

Roadbeds system TT

STYROSTONE-Gleisbettung® für TT-Modellgleis

Mit der STYROSTONE-Gleisbettung® ist es möglich, schnell und vorbildentsprechend die Gleise des TT-Modellgleissystems einzuschottern.

Die Vorteile dieses Systems sind:

- vorbildentsprechendes Material: Steinschotter
- schnelle Verarbeitung durch Eindrücken der Gleise
- keine Nägel, kein Klebstoff oder Leim am Gleis
- Gleise können wieder herausgenommen werden
- keine Wanderung der Weichmacherbestandteile von Schwellenband und Gleisbettungsgrundkörper, dadurch auch äußerst langlebig
- sehr gute Geräuschdämmung
- leichte Bearbeitbarkeit der Bettungskörper mit Bastelmesser.

Die Bettung wird bei Bogengleisstücken und Geraden ohne Böschung gefertigt, so daß mehrere parallele Gleise aneinander gelegt werden können. Die Böschung ist im Grundkörper vorbereitet und kann mit einem Bastelmesser herausgelöst werden, um eingleisige Strecken darzustellen. Mit dem Steinschotter können Bereiche zwischen den Gleisen und neben dem Schotterbett bestreut werden. Separate Böschungstreifen gestatten die Reparatur verschnittener Teile sowie bei Unterflurantrieb der Weichen die Entfernung des Feldes für die Weichenantriebe. Ein zusätzlich unter die Gleisbögen geklebter Streifen ermöglicht die realistische Überhöhung der Gleise in den Kurven.

Die Verlegung der Schotterbettung ist sehr einfach. Die Gleise werden in die Bettung gedrückt und STYROPAL-Kontaktklebstoff dünn auf die Unterseite der Gleisbettung aufgetragen. Nach ca. 15-20 min Antrocknungszeit wird die Gleisbettung fest angedrückt. (Der Anpreßdruck entscheidet über die Haftfestigkeit!) Arbeitsmittel sind sofort nach Gebrauch mit Wasser zu reinigen.

86301

Gleisbettung für gerade Gleisstücke (G 1 - G 5), dunkel

Roadbed with ballast for straight tracks (G 1 - G 5), dark colour

86351

Gleisbettung für gerade Gleisstücke (G 1 - G 5), hell

Roadbed with ballast for straight tracks (G 1 - G 5), light colour

86302

Gleisbettung für R 01 - R 04, dunkel

Roadbed with ballast for R 01 - R 04, dark colour

86352

Gleisbettung für R 01 - R 04, hell

Roadbed with ballast for R 01 - R 04, light colour

86303

Gleisbettung für R 11 - R 14, dunkel

Roadbed with ballast for R 11 - R 14, dark colour

86353

Gleisbettung für R 11 - R 14, hell

Roadbed with ballast for R 11 - R 14, light colour

86304

Gleisbettung für R 21 - R 24, dunkel

Roadbed with ballast for R 21 - R 24, dark colour

86354

Gleisbettung für R 21 - R 24, hell

Roadbed with ballast for R 21 - R 24, light colour

86305

Gleisbettung für R 31 - R 32, dunkel

Roadbed with ballast for R 31 - R 32, dark colour

86355

Gleisbettung für R 31 - R 32, hell

Roadbed with ballast for R 31 - R 32, light colour

86406

Schotter, dunkel, 500 g

Ballast, dark colour

86408

Schotter, ungesiebt, dunkel, 500 g

Ballast, dark colour

86407

Schotter, hell, 500 g

Ballast, light colour

86409

Schotter, ungesiebt, hell, 500 g

Ballast, light colour



86308

Gleisbettung für Flexgleis,

ca. 700 mm lang, dunkel

Roadbed with ballast,

length 27 1/2", dark colour,

for flex track

86310

Gleisbettung für

Betonschwellenflexgleis, ca.

700 mm lang, dunkel

Roadbed with ballast for

concrete sleeper flex track,

length 27 1/2", dark colour

86358

Gleisbettung für Flexgleis,

ca. 700 mm lang, hell

Roadbed with ballast,

length 27 1/2", light colour,

for flex track

86360

Gleisbettung für

Betonschwellenflexgleis,

ca. 700 mm lang, hell

Roadbed with ballast for

concrete sleeper flex track,

length 27 1/2", light colour,

86311

Gleisbettung für EW 1,

rechts, dunkel

Roadbed with ballast for

turnout EW 1 right,

dark colour



STYROSTONE®

Gleisbettung

86361

Gleisbettung für EW 1, rechts, hell
Roadbed with ballast for turnout EW 1 right, light colour

86312

Gleisbettung für EW 1, links, dunkel
Roadbed with ballast for turnout EW 1 left, dark colour

86362

Gleisbettung für EW 1, links, hell
Roadbed with ballast for turnout EW 1 left, light colour

86315

Gleisbettung für IBW, rechts, dunkel
Roadbed with ballast for turnout IBW right, dark colour

86365

Gleisbettung für IBW, rechts, hell
Roadbed with ballast for turnout IBW right, light colour

86316

Gleisbettung für IBW, links, dunkel
Roadbed with ballast for turnout IBW left, dark colour

86366

Gleisbettung für IBW, links, hell
Roadbed with ballast for turnout IBW left, light colour



86319

Gleisbettung für DKW, dunkel
Roadbed with ballast for turnout DKW, dark colour

86369

Gleisbettung für DKW, hell
Roadbed with ballast for turnout DKW, light colour

86321

Gleisbettung für Kreuzung K 1, dunkel
Roadbed with ballast for crossing K 1, dark colour

86371

Gleisbettung für Kreuzung K 1, hell
Roadbed with ballast for crossing K 1, light colour

86411

Böschungstreifen, dunkel für Reparaturen und für beschnittene Weichenbettungen, ca. 700 mm lang
Beveled roadbed strip, length 27 1/2", dark colour, for repairs and trimmed turnout roadbeds

86412

Böschungstreifen, hell für Reparaturen und für beschnittene Weichenbettungen, ca. 700 mm lang
Beveled roadbed strip, length 27 1/2", light colour, for repairs and trimmed turnout roadbeds

86322

Gleisbettung für Kreuzung K2, dunkel
Roadbed with ballast for crossing K2, dark colour

86372

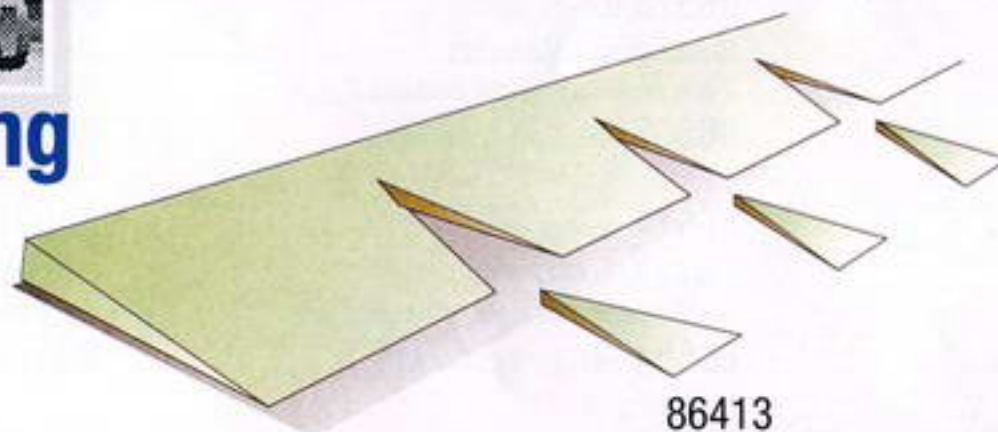
Gleisbettung für Kreuzung K2, hell
Roadbed with ballast for crossing K2, light colour

86326

Gleisbettung für Entkupplungsgleis, dunkel
Roadbed with ballast for uncoupler, dark colour

86376

Gleisbettung für Entkupplungsgleis, hell
Roadbed with ballast for uncoupler, light colour



86331

Gleisbettung EW2, rechts, dunkel
Roadbed with ballast for turnout EW2, right, dark colour

86381

Gleisbettung EW2, rechts, hell
Roadbed with ballast for turnout EW2, right, light colour

86332

Gleisbettung EW2, links, dunkel
Roadbed with ballast for turnout EW2, left, dark colour

86382

Gleisbettung EW2, links, hell
Roadbed with ballast for turnout EW2, left, light colour

86341

Gleisbettung EW3, rechts, dunkel
Roadbed with ballast for turnout EW3, right, dark colour

86391

Gleisbettung EW3, rechts, hell
Roadbed with ballast for turnout EW3, right, light colour

86342

Gleisbettung EW3, links, dunkel
Roadbed with ballast for turnout EW3, left, dark colour

86392

Gleisbettung EW3, links, hell
Roadbed with ballast for turnout EW3, left, light colour

86413

Überhöhungstreifen für Gleisbögen, ca. 700 mm lang
Superelevation strip for curved track, length 27"
Um das Verlegen im Bogen zu ermöglichen, sind mit der Schere, je nach Radius, in bestimmten Abständen kleinere Keile herauszuschneiden. Anschließend wird der Überhöhungstreifen entsprechend dem vorgezeichneten Streckenverlauf auf der Unterlage festgeklebt und das STYROSTONE®-Gleisbett wird nun auf den Überhöhungstreifen aufgeklebt.

86401

STYROPAL-Kontaktklebstoff
wasserverdünnbar, nach dem Aushärten wasserbeständig, zum Befestigen von STYROSTONE®-Gleisbettung und zum Fixieren von STYROSTONE®-Schotter
STYROPAL contact adhesive, can be diluted with water, water-resistant after hardening, for fastening STYROSTONE® roadbeds and fixing STYROSTONE® ballast



Styrostone®-Gleisbettung H0-ELITE

Roadbeds system H0-ELITE

86502 dunkel, dark

Gleisbettung **R 11**

Track bedding R 11

86552 hell, light-coloured

86503 dunkel, dark

Gleisbettung **R 21**

Track bedding R 21

86553 hell, light-coloured

86504 dunkel, dark

Gleisbettung **R 31**

Track bedding R 31

86554 hell, light-coloured

86505 dunkel, dark

Gleisbettung **R 41**

Track bedding R 41

86555 hell, light-coloured

86509 dunkel, dark

Gleisbettung **FG 900 mm**

Track bedding flex track 900 mm

86559 hell, light-coloured

86511 dunkel, dark

Gleisbettung **EW1** rechts

Track bedding straight turnouts 1 right

86561 hell, light-coloured

86512 dunkel, dark

Gleisbettung **EW1** links

Track bedding straight turnouts 1 left

86562 hell, light-coloured

86513 dunkel, dark

Gleisbettung **EW2** rechts

Track bedding straight turnouts 2 right

86563 hell, light-coloured

86514 dunkel, dark

Gleisbettung **EW2** links

Track bedding straight turnouts 2 left

86564 hell, light-coloured

86515 dunkel, dark

Gleisbettung **EW3** rechts

Track bedding straight turnouts 3 right

86565 hell, light-coloured

86516 dunkel, dark

Gleisbettung **EW3** links

Track bedding straight turnouts 3 left

86566 hell, light-coloured

86517 dunkel, dark

Gleisbettung **IBW 15°** rechts

Track bedding inside curved turnouts 15° right

86567 hell, light-coloured

86518 dunkel, dark

Gleisbettung **IBW 15°** links

Track bedding inside curved turnouts 15° left

86568 hell, left light-coloured

86519 dunkel, dark

Gleisbettung **IBW 9°** R 778 rechts

Track bedding inside curved turnouts 9° R 778 right

86569 hell, light-coloured

86520 dunkel, dark

Gleisbettung **IBW 9°** R 778 links

Track bedding inside curved turnouts 9° R 778 left

86570 hell, light-coloured

86521 dunkel, dark

Gleisbettung **IBW 9°** R 543 rechts

Track bedding inside curved turnouts 9° R 543 right

86571 hell, light-coloured

86522 dunkel, dark

Gleisbettung **IBW 9°** R 543 links

Track bedding inside curved turnouts 9° R 543 left

86572 hell, light-coloured

86523 dunkel, dark

Gleisbettung **IBW 9°** R 934 rechts

Track bedding inside curved turnouts 9° R 934 right

86573 hell, light-coloured

86524 dunkel, dark

Gleisbettung **IBW 9°** R 934 links

Track bedding inside curved turnouts 9° R 934 left

86574 hell, light-coloured

86525 dunkel, dark

Gleisbettung **ABW 15°**

Track bedding Y turnouts 15°

86575 hell, light-coloured

86526 dunkel, dark

Gleisbettung **ABW 9°**

Track bedding Y turnouts 9°

86576 hell, light-coloured

86527 dunkel, dark

Gleisbettung **DKW 15°**

Track bedding double-slip turnouts 15°

86577 hell, light-coloured

86528 dunkel, dark

Gleisbettung **EKW 15°**

Track bedding single-slip turnout 15°

86578 hell, light-coloured



H0-ELITE

H0-ELITE

86529 dunkel, dark

Gleisbettung **Kreuzung 15°**
Track bedding crossing 15°

86579 hell, light-coloured

86606

Schotter dunkel 500 g
Ballast dark 500 g

86607

Schotter hell 500 g
Ballast light-coloured 500 g

86611

Böschungstreifen 950 mm dunkel
Bevelled roadbed strip 950 mm dark

86612

Böschungstreifen 950 mm hell
Bevelled roadbed strip 950 mm light-coloured

86613

Überhöhungstreifen 950 mm
Passing line 950 mm

Schmalspur

Narrow-Gauge

86701 H0m 86711 H0e

Gleisbettung **FG ca. 700 mm**, dunkel
Track bedding flex track 700 mm, dark

86721 H0m 86727 H0e

Gleisbettung **EW 18°**, rechts, dunkel
Track bedding straight turnout 18°, right, dark

86722 H0m 86728 H0e

Gleisbettung **EW 18°**, links, dunkel
Track bedding straight turnout 18°, left, dark

86731 H0m 86733 H0e

Abzweig H0/H0m bzw. H0e, rechts, dunkel
Bifurcation H0/H0m or H0e, right, dark

86732 H0m 86734 H0e

Abzweig H0/H0m bzw. H0e, links, dunkel
Bifurcation H0/H0m or H0e, left, dark

86751 H0m 86761 H0e

Gleisbettung, **FG ca. 700 mm**, hell
Track bedding flex track 700 mm, light-coloured



STYROSTONE®-Gleisbettung®
Märklin H0-K-Gleis

Die STYROSTONE-Gleisbettung® wurde auf das Märklin H0-K-Gleissystem erweitert. Lieferumfang sind dunkle (braune) und helle (graue) Gleisbettungen für die Bestandteile dieses Gleissystem. Die Art.-Nr. setzen sich jeweils zusammen aus - 86 - zuzüglich der letzten 3 Ziffern der K-Gleis Artikel-Nummern.

Auf Anfrage wird die vollständige Artikel-Liste übergeben, die Lieferungen erfolgen über den Fachhandel.

Styrostone-Gleisbettung, Tunnelportale LGB - wetterfest

Roadbeds system, tunnel portals LGB - weatherproof

Gleisbettung

Track bedding

86821 dunkel, dark

Gleisbettung gerade 300 mm
Track bedding, straight 300 mm

86822 hell, light-coloured

86823 dunkel, dark

Gleisbettung gerade 600 mm
Track bedding, straight 600 mm

86824 hell, light-coloured

86825 dunkel, dark

Gleisbettung gerade 1200 mm
Track bedding, straight 1200 mm

86826 hell, light-coloured

86827 dunkel, dark

Gleisbettung gerade 150 mm
Track bedding, straight 150 mm

86828 hell, light-coloured

86829 dunkel, dark

Gleisbettung gerade 75 mm
Track bedding, straight 75 mm

86830 hell, light-coloured

86831 dunkel, dark

Gleisbettung Ausgleichsgeis 82 mm
Track bedding compensating track 82 mm

86832 hell, light-coloured



86841 dunkel, dark

Gleisbettung gebogen R 1/30°
Track bedding, curved R 1/30°

86842 hell, light-coloured

86843 dunkel, dark

Gleisbettung gebogen R 2/30°
Track bedding, curved R 2/30°

86844 hell, light-coloured

86845 dunkel, dark

Gleisbettung gebogen R 3/22,5°
Track bedding, curved R 3/22,5°

86846 hell, light-coloured

86847 dunkel, dark

Gleisbettung geb. Ausgl. 1/2 R 1/15°
Track bedding 1/2 R 1/15°

86848 hell, light-coloured

86849 dunkel, dark

Gleisbettung Ausgl. R 1/7,5°
Track bedding R 1/7,5°

86850 hell, light-coloured

86851 dunkel, dark

Gleisbettung E-Weiche re. (12050)
Track bedding turnout right (12050)

86852 hell, light-coloured

86853 dunkel, dark

Gleisbettung E-Weiche li. (12150)
Track bedding turnout left (12150)

86854 hell, light-coloured

86855 dunkel, dark

Gleisbettung E-Weiche re. (16050)
Track bedding turnout right (16050)

86856 hell, light-coloured

86857 dunkel, dark

Gleisbettung E-Weiche li. (16150)
Track bedding turnout left (16150)

86858 hell, light-coloured

86861 dunkel, dark

Gleisbettung E-Dreiwegweiche
Track bedding three-way turnout

86862 hell, light-coloured

86863 dunkel, dark

Gleisbettung Doppelkreuzungsweiche
Track bedding double-slip turnout

86864 hell, light-coloured

86865 dunkel, dark

Gleisbettung Kreuzung 300/341
Track bedding crossing 300/341

86866 hell, light-coloured

86867 dunkel, dark

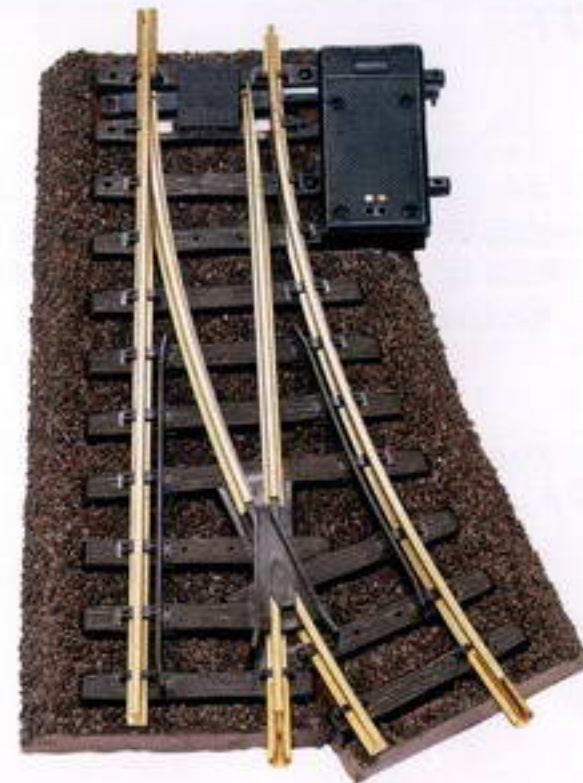
Gleisbettung Kreuzung 150/185
Track bedding crossing 150/185

86868 hell, light-coloured

Schotter

Ballast

wetterfest nach Imprägnierung
weatherproof after preservation



86801 dunkel, dark

Schotter, 1000 ml
Ballast, 1000 ml

86806 hell, light-coloured

Reparaturbeutel

Repair Set

86808 dunkel, dark

Reparatur-Set¹

Repair set¹

86809 hell, light-coloured

Reparatur-Set¹

Repair set¹

¹ bestehend aus 400 ml Schotter, 100 ml Kontaktkleber, 100 ml Racosit - wetterfest

¹ consisting of 400 ml ballast, 100 ml glue, 100 ml Racosit - weatherproof

Portale aus Beton

Tunnel portals, concrete

09401

Beton-Portal, Quader
Portal, concrete, ashlar

09402

Beton-Portal, Bruchstein
Portal, concrete, rubble

09406

Beton-Portal, Seitenteile Quader oder
Bruchstein
Portal, concrete, side parts ashlar or
rubble

08970

Mini-Holzschrauben zur Befestigung von Gleismaterial, schwarz brüniert, 1,4 x 8 mm (100 St.)

Mini wood screws to fasten the tracks, burnished black, 1,4 diameter x 8 mm long (100 pcs./bag)



08971

Breitbandkabel, 8-polig (5 m gerollt)
8-pole wide-band cable (5 m roll/bag)



08972

Schaltlitze in rot, blau, schwarz und gelb (je 10 m)

Stranded hook-up wire in red, blue, black, yellow connection cable (each 10-m-length)



08973

Getriebefett (5 g)

Transmission grease (5 g/tin)



08974

Gleis-Reinigungsstein „Universal Schleifix“ (8 x 5 x 2 cm)

Track cleaning stone „Schleifix“ universal grinder (8 x 5 x 2 cm)



08975

Sekundenkleber zur Befestigung von Zurüstteilen (3 g Patrone)

Superfast adhesive to fix attachment parts (3 g cartridge)



86403

Verlegeset für STYROSTONE-Gleisbettungen, bestehend aus Klebstoff, Bastelmesser und 10 Schaumstoffkeilen

Installation set for STYROSTONE-track bedding, consisting of adhesive, hobby knife and 10 foam wedges

09619

Gleisplanheft Nr. 1 für TT-Standard- und Modellgleis, Bradler Verlag, 32 Seiten

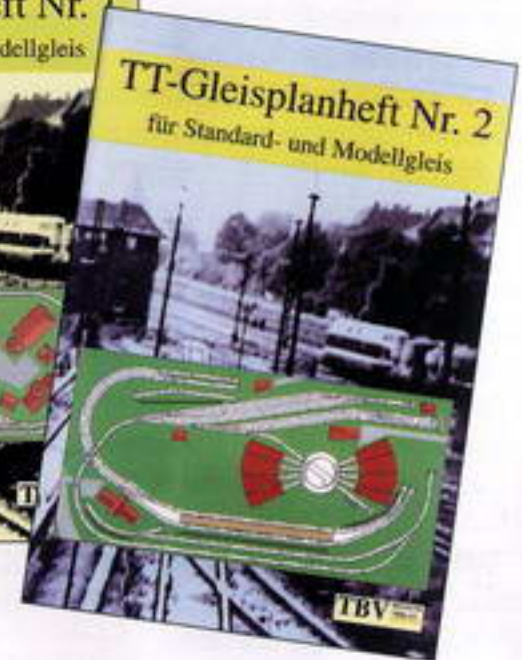
Trackplan for advanced- and standardtrack system, from T. Bradler, 32 pages



09621

Gleisplanheft Nr. 2 für TT-Standard- und Modellgleis, Bradler Verlag, 32 Seiten

Trackplan for advanced- and standardtrack system, from T. Bradler, 32 pages



09603

Anleitungsheft „Elektrik für Einsteiger“ mit Verdrahtungsvorlagen für Weichen, Signale, Wendeschleifen, Blockschaltungen etc. Verlag G. Feuereißer, 36 Seiten

„Electric for beginners“ from G. Feuereißer, 36 pages

09602

Anleitungsheft mit Vorlagen für Gleispläne des TT-Modellgleissystems, Verlag G. Feuereißer, 80 Seiten

Trackplan for advanced track system, from G. Feuereißer, 80 pages



Anschluss und Betrieb der TILLIG-Modellbahnen

Die TILLIG-Erzeugnisse erfüllen die Anforderungen der europäischen Sicherheitsnormen für Spielwaren. Für sicheren Spielbetrieb ist der Anwender verständlicherweise gehalten, die TILLIG-Artikel bestimmungsgemäß zu verwenden. Dazu führen wir im folgenden verschiedene wesentliche Dinge auf:

■ Beachten Sie unbedingt die Hinweise zum richtigen Anschluß und zur tadelfreien Handhabung der TILLIG-Artikel, die in den Gebrauchsanleitungen unserer Erzeugnisse stehen.

■ TILLIG-Artikel, die elektrisch betrieben werden oder für elektrischen Betrieb vorgesehen sind, dürfen Sie nur mit den hierfür vorgesehenen Transformatoren der hierfür vorgesehenen Schutzkleinspannung betreiben, die der Norm DIN/VDE 0551 (EN 60742) entsprechen (GS- oder VDE-Zeichen).

■ Lokomotiven werden mit max. 12 V Gleichspannung, alle elektromagnetischen Zubehörartikel mit 14 - 16 V Wechselspannung betrieben.

■ Transformatoren dürfen nur mit Wechselspannung betrieben werden. Im Freien, in Naß- und Feuchträumen dürfen Sie Transformatoren nicht betreiben.

■ Untersuchen Sie Transformatoren regelmäßig auf eventuelle Schäden (angescheuerte Kabel, wacklige Stecker, Gehäuserisse usw.). Schadhafte Transformatoren dürfen Sie nicht mehr betreiben.

■ Wenn Sie zur Stromversorgung Ihrer TILLIG-Modellbahn mehrere Transformatoren einsetzen, muß jeder Transformator seinen eigenen Stromkreis haben. Nie dürfen zwei Transformatoren an ein und denselben Bahn- oder Lichtstromkreis angeschlossen werden.

■ Mehrere Transformatoren dürfen Sie nur einseitig, d. h. mit einem Pol - den Masseklemmen - miteinander verbinden.

■ Sorgen Sie für einwandfreie Isolierung der Trennstellen in den Gleisen, damit keine ungewollte Verbindung von Stromkreisen entsteht.

■ Ziehen Sie beim Abschalten Ihrer TILLIG-Modellbahn immer die Netzstecker aller Transformatoren aus den Steckdosen oder schließen Sie mehrere Transformatoren an eine Mehrfachsteckdose an. Würden Sie nur einen Stecker ziehen, könnte an ihm Netzspannung anliegen.

■ Speisen Sie jeden Versorgungsabschnitt alle 2 bis 3 Meter Gleislänge über ein Anschlußgleis o. ä. ein. So erreichen Sie ausgeglichene Fahrgeschwindigkeiten Ihrer Lokomotiven und sicheres Abschalten Ihrer Anlage bei plötzlichen Stromspitzen, z. B. Kurzschlüssen durch Entgleisungen.

■ Funktionsbedingt befinden sich an den Artikeln spitze Ecken und Kanten, die eine Verletzungsgefahr beinhalten, daher sind die Erzeugnisse generell nicht für Kinder unter 3 Jahren geeignet.

Weitere Anbieter für Zubehör in der Nenngröße TT:

Diese folgende Aufstellung ist nicht vollständig; sie soll die Übersicht erleichtern. Der Fachhandel berät Sie gern in allen Einzelheiten.

Auhagen GmbH
OT Hüttengrund
D-09496 Marienberg/Erzgeb.
Telefon: 0 37 35/2 23 82
Fax: 0 37 35/2 23 83
www.auhagen.de

Busch GmbH & Co. KG, Modellspielwaren
Postfach 1260
D-68502 Viernheim
Telefon: 0 62 04/60 07-10
Fax: 0 62 04/60 07-19
www.busch-model.com

Gebrüder FALLER GmbH
Fabrik für Qualitätsspielwaren
Postfach 1120
D-78148 Gütenbach/Schwarzwald
Telefon: 0 77 23/65 10
Fax: 0 77 23/65 11 23
www.faller.de

Jatt Modelleisenbahnen GmbH
Porschestraße 1
D-73269 Hochdorf
Telefon: 0 71 53/9 57 00-0
Fax: 0 71 53/9 57 00-29
www.jatt.de

kibri Spielwarenfabrik GmbH
Otto-Lilienthal-Straße 40
D-71005 Böblingen
Telefon: 0 70 31/2 50 78
Fax: 0 70 31/22 67 89

Lenz Elektronik GmbH
Hüttenbergstraße 29
D-35398 Gießen
Telefon: 0 64 03/90 01 33
Fax: 0 64 03/53 32
www.lenz.com

**Noch GmbH & Co. Modell-
spielwarenfabrik**
Postfach 1454
D-88230 Wangen/Allgäu
Telefon: 0 75 22/97 80-0
Fax: 0 75 22/97 80-80
www.noch.de

Profil modell thyrow (pmt)
Bahnhofstraße 6
D-14974 Thyrow
Telefon: 03 37 31/8 06 63
Fax: 03 37 31/8 06 63
www.pmt-modelle.de

ROCO-Modellspielwaren GmbH
Jakob-Auer-Straße 8
A-5033 Salzburg
Telefon: 06 62/62 09 61
Fax: 06 62/62 86 62
www.roco.co.at/roco/

schmidt electronic systems (s.e.s.)
Ingenieurbüro
Breitenbachstraße 11 - 12
D-13509 Berlin
Telefon: 0 30/4 14 20 11
Fax: 0 30/4 14 80 05
www.ses-minicars.de

SOMMERFELDT
Eisenbahn-Modelle GmbH
Friedhofstraße 42
D-73110 Hattenhofen
Telefon: 0 71 64/31 95
Fax: 0 71 64/57 86
www.sommerfeldt.de

Viessmann Modellspielwaren GmbH
Am Bahnhof 1
D-35116 Hatzfeld
Telefon: 0 64 52/9 30 43
Fax: 0 64 52/52 70
www.viessmann-modell.de



Das TT-Gesamtprospekt
„TT-Die ideale Spur“
erhalten Sie bei Ihrem
Fachhändler.

Es beinhaltet Artikel aller hier genannten
Anbieter für die Spurweite TT und selbstver-
ständlich Auszüge des aktuellen Produktsorti-
ments von TILLIG Modellbahnen.

NEU für alle TT-Fans!

Willkommen im **TILLIGTTBAHN Club**



Hier die Club-Angebote auf einen Blick:

- Club-Magazin „TILLIG-aktuell“
- Wissenswertes aus erster Hand:
 - mit den neuesten Nachrichten aus dem Werk
 - Informationen über zusätzliche Neuheiten, Modellüberarbeitungen und Sonderserien
 - interessante Beiträge zur Historie der TT-Bahn
 - Reprints seltener Druckschriften und Kataloge
 - Sammlerblätter, Bauzeitangaben und aktuelle Marktpreise
 - Kleinanzeigen für Club-Mitglieder
- Hotline-Service
- Sammler-Service/Wertermittlung
- jährliches TT-Club Sondermodell
- kostenloser Bezug des TILLIG-Hauptkataloges beim Fachhandel
- Werksführung, Selbstbaukurse und Seminare rund um die TT-Eisenbahn
- aktive Mitarbeit bei der Sortimentsentwicklung durch Mitgliederbefragungen
- exklusive Fanartikel
- attraktive Clubkarte

... Junior-Mitgliedschaft:

Unserem TT-Nachwuchs (bis 16 Jahre) bieten wir die Junior-Mitgliedschaft zum Jahresbeitrag von nur 49,00 DM.

Die Clubleistungen sind identisch mit denen der Vollmitgliedschaft, lediglich das jährliche Club-Sondermodell wird als Start-Bausatz geliefert.



Als Mitglied im TT-Club erwarten Sie exklusive Leistungen.

Bitte ausreichend frankieren!

Antwortkarte!

TILLIGTTBAHN Club

Modellbahnen, Gleissysteme, Zubehör
Postfach 1255
D-01851 Sebnitz

Bitte ausreichend frankieren!

Antwortkarte!

TILLIGTTBAHN Club

Modellbahnen, Gleissysteme, Zubehör
Postfach 1255
D-01851 Sebnitz

Als Mitglied im TT-Club erwarten Sie exklusive Leistungen.

Ja, ich möchte die vielen Club-Vorteile nutzen und Mitglied im TT-Club werden. Der Jahresbeitrag von 93,00 DM kann per Bankeinzug von unten stehendem Konto abgebucht werden. Junior-Mitglieder (bis 16 Jahre) zahlen nur 49,00 DM. Portozuschlag für ausländische (EG) Mitglieder 25,00 DM. Im Beitrag sind alle Clubleistungen (außer Fanartikel) enthalten. Die Mitgliedschaft gilt jeweils für ein Kalenderjahr und verlängert sich automatisch um ein Jahr, falls nicht 3 Monate vor Ablauf gekündigt wird. **Vertrauensgarantie:** Die Clubanmeldung kann ich innerhalb von 14 Tagen schriftlich widerrufen, es gilt das Datum des Poststempels. Ausländische TT-Club-Mitglieder zahlen den Clubbeitrag von 118,00 DM über eine spesenfreie internationale Zahlungsanweisung auf die **Postbank Leipzig, Konto 191 020 909, BLZ 860 100 90** ein.

Name, Vorname: _____ Geb.-Datum:

				1	9

Straße, Nr.: _____ PLZ, Ort:

--	--	--	--	--	--

 Juniormitgliedschaft

Einzugsermächtigung
Konto.-Nr.:(kein Sparkonto)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

 Bankleitzahl:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

 Name und Ort des Geldinstitutes: _____
Name und Unterschrift des Kontoinhabers
(wenn der Antragsteller nicht selbst Beitragszahler ist)

Ich zahle per beiliegendem Verrechnungsscheck Datum und Unterschrift*: _____
*Eigenhändige Unterschrift des Antragstellers, bei Minderjährigen des gesetzlichen Vertreters



Ja, ich möchte die vielen Club-Vorteile nutzen und Mitglied im TT-Club werden. Der Jahresbeitrag von 93,00 DM kann per Bankeinzug von unten stehendem Konto abgebucht werden. Junior-Mitglieder (bis 16 Jahre) zahlen nur 49,00 DM. Portozuschlag für ausländische (EG) Mitglieder 25,00 DM. Im Beitrag sind alle Clubleistungen (außer Fanartikel) enthalten. Die Mitgliedschaft gilt jeweils für ein Kalenderjahr und verlängert sich automatisch um ein Jahr, falls nicht 3 Monate vor Ablauf gekündigt wird. **Vertrauensgarantie:** Die Clubanmeldung kann ich innerhalb von 14 Tagen schriftlich widerrufen, es gilt das Datum des Poststempels. Ausländische TT-Club-Mitglieder zahlen den Clubbeitrag von 118,00 DM über eine spesenfreie internationale Zahlungsanweisung auf die **Postbank Leipzig, Konto 191 020 909, BLZ 860 100 90** ein.

Name, Vorname: _____ Geb.-Datum:

				1	9

Straße, Nr.: _____ PLZ, Ort:

--	--	--	--	--	--

 Juniormitgliedschaft

Einzugsermächtigung
Konto.-Nr.:(kein Sparkonto)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

 Bankleitzahl:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

 Name und Ort des Geldinstitutes: _____
Name und Unterschrift des Kontoinhabers
(wenn der Antragsteller nicht selbst Beitragszahler ist)

Ich zahle per beiliegendem Verrechnungsscheck Datum und Unterschrift*: _____
*Eigenhändige Unterschrift des Antragstellers, bei Minderjährigen des gesetzlichen Vertreters

Als Mitglied im TT-Club erwarten Sie exklusive Leistungen.



Die Club-Fanartikel



NEU für alle TT-Fans!

-  **KPEV**
Königlich Preussische-Eisenbahn-Verwaltung (bis 1920)
State Railroad of the Kingdom of Prussia (until 1920)
-  **DRG**
Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (1920-1945)
German National Railroad Company (1920-1945)
-  **DR**
Deutsche Reichsbahn (1949-1994)
National Railroad of East Germany (1949-1994)
-  **DB**
Deutsche Bundesbahn (1949-1994)
National Railroad of West Germany (1949-1994)
-  **DB AG**
Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (ab 1994)
Railroad Company of re-united Germany (as of 1994)
-  **ÖBB**
Österreichische Bundesbahnen
State Railroads of Austria
-  **SBB**
Schweizerische Bundesbahnen
State Railroads of Switzerland
-  **NS**
Niederländische Staatsbahn
State Railroad of Netherlands
-  **SNCF**
Französische Staatsbahn
State Railroad of France
-  **SNCB**
Belgische Staatsbahn
State Railroad of Belgium
-  **SJ**
Schwedische Staatsbahnen
State Railroad of Sweden
-  **ČSD**
Tschechoslowakische Staatsbahnen
State Railroads of Czechoslovakia
-  **ČD**
Tschechische Staatsbahn
State Railroads of Czech

Epoche I:

Von 1835 bis zum Ende des Ersten Weltkrieges (bis 1920)

Epoche II:

Von Ende des Ersten bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges (1920 - 1945)

Epoche III:

Vom Ende des Zweiten Weltkrieges bis etwa 1970

Epoche IV:

Etwa ab 1968/1970 bis 1990 (neu UIC-Beschriftung)

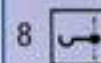
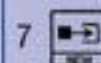
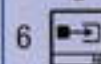
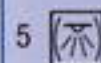
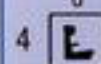
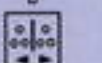
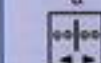
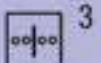
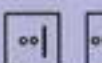
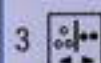
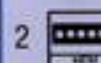
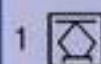
Epoche V:

Fahrzeuge der Gegenwart in aktueller Farbgebung, ab 1990

- Eigentümer von Privatwagen sind mit „...“ genannt.
- Artikel-Kennzeichen: „A“ hinter einer Artikelnummer = nicht mehr in Serie; Lieferung, solange Vorrat reicht.
- Das TILLIG-Programm bietet Triebfahrzeuge und Wagen nach Vorbildern einer ganzen Reihe von Bahnverwaltungen. Jeder Artikel ist im vorliegenden Katalog mit seinem Signet und seiner Namens-Abkürzung aufgeführt.
- Die TILLIG-Triebfahrzeuge und Wagen geben nicht nur die Vorbilder mehrerer Bahnverwaltungen wieder; sie sind außerdem den fünf Epochen der Entwicklung der Eisenbahn zugeordnet

Symbollegende für Merkmale der Modellfahrzeuge

Key to symbols for model vehicle features



- 1 Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb
Switchable to current pick-up from overhead line
- 2 Elektrische Schnittstelle für Triebfahrzeuge nach NEM 651, jedoch ohne Steckvorrichtung (Lötung des Dekoders erforderlich)
Electrical interface for traction vehicles as per NEM 651 (NEM=European Standard Specifications for Model Railroads)
- 3 Beleuchtung der Triebfahrzeuge
Headlight of locomotives
a) 3 Spitzenlicht/2 Schlußleuchten; b) 2 Spitzenlicht, permanent leuchtend; c) 2 Spitzenlicht, an beiden Fahrzeugenden, permanent leuchtend; d) 2 Spitzenlicht, mit Fahrtrichtung wechselnd; e) 3 Spitzenlicht, an beiden Seiten, fahrtrichtungsabhängig
- 4 Mit Inneneinrichtung ausgestattet
Equipped with interior decoration
- 5 Innenbeleuchtung von Personenwagen
Interior lighting of personal cars
a) Beleuchtung nachrüstbar, *lighting can be retrofitted*; b) serienmäßig vorhanden
- 6 Modell besitzt Kupplungsaufnahme und Kurzkupplungskinematik nach NEM 358
Model has coupling pick-up and close coupling kinematics in accordance with NEM 358
- 7 Modell besitzt Kupplungsaufnahme nach NEM 358, jedoch keine Kurzkupplungskinematik
Model has coupling pick-up as per NEM 358, but not close coupling kinematics
- 8 Modell besitzt hauseigene Kupplung mit arteigener Halterung
Model has a company-own coupling with characteristic mounting

Impressum:

Grafische Gestaltung und Texte:
Fotos:

Englische Texte:

Lithos:

Druck und Weiterverarbeitung:

TILLIG Modellbahnen GmbH & Co. KG, Sebnitz
Ulrich Gnauck, Neustadt/Sachsen · Rainer Albrecht, Saalfeld/Remschütz
Günther Jazbec, Berlin · Rainer Langer, Trier · Vollmer GmbH, Freiburg
Fremdspracheninstitut A. Trautmann, Dresden
Dr. Ing. G. Kahlmann, Neckargemünd
COLOR CONCEPT GmbH, Heidenau
MEDIEN-CENTER Studio 8 GmbH Dresden, Dresden
Verlag und Druckerei Tierbs, Pirna

Alle Rechte vorbehalten. Änderungen und geänderte Liefermöglichkeiten sind ohne Ankündigungen vorbehalten. Spezifikationen, Maße und Abbildungen ohne Gewähr. Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung, auch auszugsweise, bedarf unserer vorherigen schriftlichen Genehmigung.

Gedruckt in der Bundesrepublik Deutschland.

Dieses Lieferprogramm ist auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

Modelleisenbahn „damals & heute“ Museum mit Werksausstellung

Wir haben für Sie geöffnet:
Dienstag - Freitag von 12 - 16 Uhr
Samstag von 14 - 17 Uhr
und saisonal Sonntags (Tel.: (03 59 71) 90326)

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!



Die alte Zeuke Spur 0-Anlage und eine große TT-Anlage erwarten Sie, neben vielen Zeugnissen der Modellbahngeschichte, auf 200 qm in unserem Museum in der Langen Straße 58



TILLIG Modellbahnen GmbH & Co. KG, D-01851 Sebnitz, Postfach 12 55

Modellbahnen, Gleissysteme, Zubehör
TILLIG **TT**BAHN

2001