





Die schnellste Lokomotive ihrer Zeit!

Es war das Jahr 1907 als die von Anton Hammel konstruierte Schnellzuglokomotive S 2/6 mit einer Geschwindigkeit von sage und schreibe 154,5 km/h einen bis heute legendären Weltrekord aufstellte und ihn ganze 29 Jahre halten konnte.

Es waren unter anderem ihre über 2 Meter großen Antriebsräder, die neuartige Stromlinienform der Maschine und die windschnittige Erscheinung, die ihr diese Schnelligkeit verlieh.

Umgesetzt in der höchsten Präzision und in einer beeindruckend filigranen Realisierung der Einzelemente wurde diese Einzelgängerin der Bahnschicht in fiktiver blau/schwarzer Grundfarbgebung mit goldenen Kesselringen der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.) umgesetzt.

Ganz nah am Vorbild – Unsere Märklin 1

Die S 2/6 in den Farben der K.Bay.Sts.B.



55167 Dampflokomotive Baureihe S 2/6

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive der bayerischen Gattung S 2/6 in fiktiver blau/schwarzer Grundfarbgebung mit goldenen Kesselringen der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Betriebszustand um 1910/15.

Modell: Komplette Neukonstruktion aus Metall. Fahrgestell, Lokaufbau mit Kessel und Führerhaus aus Zinkdruckguss. Sonstige Ansetzteile weitestgehend aus Metall (MS). Aufwendiges Modell mit vielen angesetzten Elementen und höchstdetailliertem Führerstand. Rauchkammertür zum Öffnen. Bewegliche Führerstandstüren, u.v.m. Mit mfx-Digital-Decoder mit 32 Funktionen, geregelter Hochleistungsantrieb und Geräuschgenerator mit radsynchronem Fahrgeräusch sowie umfangreichen Geräuschfunktionen. Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und DCC möglich. Eingebauter Pufferkondensator. Alle Treibachsen angetrieben. Eingebauter Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfstoß, mehrstufiger Zylinderdampf und Dampfpeife. Fahrwerksbeleuchtung, Dreilicht-Spitzensignal mit epochengerechter Lichtfärbung mit der Fahrtrichtung wechselnd. Stirnbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen LEDs. Rotes Zugschlußsignal schaltbar/abschaltbar und Führerstandsbeleuchtung. Digital schaltbare, mehrfarbige Feuerbüchsenbeleuchtung (Flackern) mit motorisch bewegter Feuerbüchsenklappe und sich drehender Heizerfigur zur vorbildgerechten Nachbildung der Beschickung der Feuerbüchse. Schaltbare sich motorisch absenkende Tenderkohleimitation. Ausgerüstet mit Federpuffern, Lokmodell vorn mit Schraubenkupplung, hinten mit fernbedienbarer Telexkupplung ausgerüstet, (hinten gegen Schraubenkupplung tauschbar). Steuerungsumschaltung (Vor-, Rückwärts, Dauerbetrieb) in 3 Stufen. Eingebaute Lokführerfigur. Zum Lieferumfang des Modells gehört ein Ausstattungspaket mit einer Schraubenkupplung, Dampföl und Handschuhe. Montiert auf einem schwarz lackierten Aluminiumsockel für die Vitrinenpräsentation. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Länge über Puffer ca. 66,2 cm. Gewicht ca. 6,8 kg.

€ 3.790,- *

Auf einen Blick:

- **Komplette Neuentwicklung**
- **Hochdetaillierte Vollmetallbauweise**
- **Fahrwerk, Aufbauten, Kessel etc. aus Zinkdruckguss, Ansetzteile aus Messing**
- **Aktuelle Decodergeneration mit Strompuffer und bis zu 32 Funktionen**
- **Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfstoß, Zylinderdampf vo/hi und Dampfpeife**
- **Lastgesteuertes radsynchrones Fahrgeräusch**
- **Rauchkammertür und Domdeckel zum Öffnen mit vielen Originaldetails**
- **Spitzenbeleuchtung mit epochengerechter Lichtfärbung und warmweißen LEDs**
- **Rotes Rücklicht schaltbar**
- **Feuerbüchsenflackern zweifarbig in Verbindung mit sich automatisch öffnender Feuerbüchsenklappe in Sequenz mit motorisch drehender Heizerfigur, welche das Kohleschaufeln imitiert**
- **Motorisch absenkende Imitation der Tenderkohle-Nachbildung**
- **Führerstandsbeleuchtung**
- **mfx-Decoder für Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und DCC**
- **Steuerungsumschaltung (Vor-, Rückwärts, Dauerbetrieb) in 3 Stufen mit Servomotor**
- **Hinten Telex-Kupplung, vorne Schraubenkupplung (zum Tausch für hinten noch 1x zusätzlich im Lieferumfang)**

Absenkbarer Kohlestand im Tender



Wismarer Schienenbus



© Copyright bei Gerd Wolff, Mainz

Die Wismarer Schienenbusse sind gedanklich bereits um 1928/1929 entstanden – sie sind daher stilistisch der Bauhaus-Epoche zuzuordnen – als es den Kleinbahnen im heutigen Bundesland Niedersachsen sehr schlecht ging. In einer Zeit, als die Verluste überhandnahmen und diverse Kleinbahnen kurz vor der Liquidation standen. Überall hatten sich Omnibusunternehmen auf dem Markt betätigt und die Kleinbahnen mussten dort etwas entgegensetzen.

Damals war der Omnibus das moderne Verkehrsmittel und ein Schlagwort aus der damaligen Zeit war: „Der Zug muss bus-ähnlicher werden.“

Das Landeskleinbahnamt (LKA) mit Sitz in Hannover als Betriebsführungsgesellschaft vieler Kleinbahnen im heutigen Bundesland Niedersachsen, hat Anfang der 1930er-Jahre an die Industrie einen Wettbewerb gestellt. Diesen gewann die Triebwagen- und Waggonfabrik aus der Seestadt Wismar, ganz konsequent den Vorgaben des LKA im Hinblick auf die Kostengünstigkeit sowie die Wartungsfreundlichkeit folgend. Da das LKA Hannover der Initiator dieser originellen Schienenbusse war, benannte die Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar den heutzutage unter den Bezeichnungen „Schweineschnäuzchen“ oder eben „Wismarer Schienenbus“ geläufigen Triebwagen als Typ „Hannover“.



Dieser allgemeinen Typenbezeichnung schließt sich noch ein Buchstabe zwischen A und E an, welcher angibt, ob es ein regel- oder schmalspuriges Fahrzeug ist und um welchen Grundrisstyp, mit wie vielen Seitenfenstern es sich handelt.

Unser Modell der Königsspur stellt einen Wismarer Schienenbus vom Typ „Hannover A“ dar, denn er hat vier Seitenfenster und somit den größten Grundrisstyp den die Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar produzierte. Dafür steht der Buchstabe A. Ein zur damaligen Zeit bedeutsamer Fakt, der die Effizienz der Wismarer Schienenbusse unterstreicht, ist, dass er bereits mit 6 zahlenden Fahrgästen wirtschaftlich fuhr. Daher wurde der Wismarer schnell als „Kleinbahnretter“ gepriesen.

Die Gestaltungsschule des Bauhauses erhob die Funktion über die Form und designte das Schienenfahrzeug. Man bekannte sich zu der markanten, januskopfförmigen Silhouette, mit den aus dem Wagenkasten hervorstehenden Motorvorbauten, durch die der Triebwagen überhaupt erst seine legendäre Form sowie den liebevollen Spitznamen „Schweineschnäuzchen“ erhielt. Aber nicht nur Kleinbahnen orderten in Wismar ihren Schienenbus...

Die für die Saarbahnen zuständige Regierungskommission beauftragte die Eisenbahndirektion (ED) Saarbrücken 1932, eine Motorisierung des Abschnittes Bierbach – Reinheim Grenze der Bahnstrecke zwischen dem elsässischen Saargemünd (Sarreguemines) und Zweibrücken herbeizuführen, um auf diesem Wege die Betriebskosten zu senken.

Diesem Auftrag folgend, bestellte die ED Saarbrücken, als Staatsbahnverwaltung im damals dem Völkerbund unterstellten Saarland, vier Wismarer Schienenbusse vom Typ „Hannover A“. Diese waren allerdings von Beginn an mit Deutz-Dieselmotoren und Mylius-Wendegetrieben (anstelle der typischen Ford-A-Motoren mit LKW-Getrieben) ausgerüstet, welche beide Radsätze antrieben. Sie wurden als SAAR Nr. 73-76 in deren Bestand eingereiht.

Diese „Sonderlinge“ unter den Wismarer Schienenbussen, überlebten den Zweiten Weltkrieg und gelangten so in das Eigentum der jungen, aufstrebenden Deutschen Bundesbahn. Dort wurden sie als Baureihe VT 88.9 geführt.

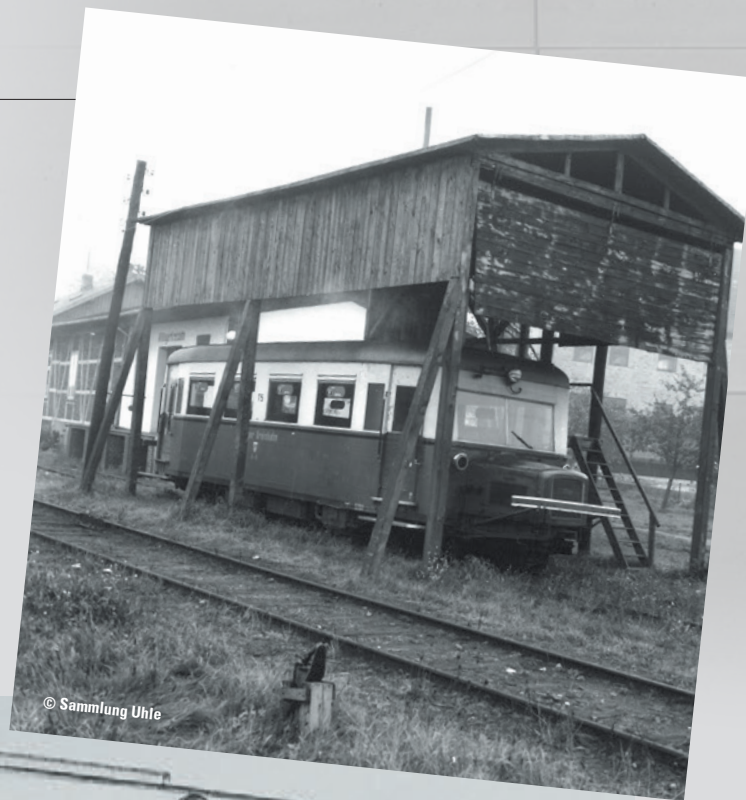
Mit der 1949 beginnenden Typenbereinigung seitens der Bundesbahn, wurden die Wismarer Schienenbusse vakant.

1951 übernahm die Wittlager Kreisbahn (WKB) von der DB drei der vier noch vorhandenen ehemaligen Saarbahn-Diesel-Schienenbusse. Bei der Grundüberholung wurden neue, mit 85 PS noch deutlich stärkere Dieselmotoren eingebaut, wofür auch breitere Motorhauben verwendet wurden. Anschließend blieben die drei Fahrzeuge bis zur Einstellung des Personenverkehrs 1966 auf der WKB im Einsatz. Bei der WKB etablierte sich für die Wismarer Schienenbusse der Spitzname „Igel“, da die Triebwagen deutlich höhere Dächer hatten als die anderen Wismarer und im Vergleich dazu, eine recht kurze „Schnauze“ in Gestalt der Motorvorbauten.

Einige dieser Triebwagen hatten in den Fenstern Werbung, welche für den Kräuterlikör „Jägermeister“ warb. Das brachte den Kleinbahnen einen entsprechenden geldlichen Zugewinn ein, der verhältnismäßig leicht verdienen war.

Die Triebwagen T4 und T6 gingen Ende 1966 den Weg allen alten Eisens. Lediglich der WKB T5 gelangte über diverse Museumsbahnvereinigungen in Deutschland und den Niederlanden schließlich 1978 zur belgischen Museumsbahn Chemin de Fer a Vapeur des Trois Vallées (CFV3V) in Mariembourg. Im November 2014 wurde der T5 durch die Initiative der Museumseisenbahn Minden (MEM) - Sektion Preußisch-Oldendorfer Kleinbahnmuseum e.V. auf seine „Heimatkleinbahn“, die Wittlager Kreisbahn im Osnabrücker Land, zurückgeholt. Aktuell befindet er sich in Aufarbeitung. Nach Beendigung der Aufarbeitung soll er im Zustand der 1960er-Jahre an die heile Kleinbahnwelt im Wittlager Land erinnern und Sonntagsfahrgäste zwischen Bohmte, Preußisch-Oldendorf und Holzhausen-Heddinghausen befördern.





© Sammlung Uhle



Servomotorisch zu öffnende Türen



Aufstiegsleiter zum Dachgarten



© Sammlung EK Verlag



Der Januskopf nach Interpretation des Bauhauses

Wismarer Schienenbus



55133 Dieseltriebwagen Baureihe VT 88.9 – das „Schweineschnäuzchen“

Vorbild: Dieseltriebwagen Cvt-34 „Wismarer Schienenbus“ (Typ „Hannover A“) als VT 88.9 der DB. Farbgebung purpurrot, Epoche III (Zustand um 1950), VT 88 902, Nürnberg.

Modell: Komplette Neukonstruktion, Fahrgestell mit Hauptrahmen und Lokaufbau aus Metall. Viele angesetzte Messingteile bzw. angesetzte Metallteile wie Griffstangen, Metallschilder, Scheibenwischer etc. Mit DCC-Digital-Decoder, umfangreichen Geräuschfunktionen wie z.B. geschwindigkeitsabhängiges Fahrgeräusch, Typhon, Schaffnerpfeif, Geschichte des Vorbildfahrzeug uvm. Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und mfx möglich. Ein Hochleistungsmotor je Fahrzeughälfte mit Antrieb auf beide Achsen. Eingebauter parametrisierbarer Pufferkondensator. Warmweiß/rotes LED-Spitzensignal im Wechsel der Fahrtrichtung, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Instrumentenbeleuchtung schaltbar. Türen motorisch zum Öffnen. Multihaltestellenansage je nach Variante mit vorbildgerechter Strecke. Innenbeleuchtung schaltbar. Hochdetaillierte vorbildgerechte Inneneinrichtung, Führerstand 1 mit eingebauter Lokführerfigur. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Länge über Puffer 36,5 cm. Gewicht ca. 2,4 Kg.

Auf einen Blick:

- **Komplette Neuentwicklung aus Metall mit angesetzten Messingteilen**
- **Hochdetailliertes Profimodell**
- **Antrieb mit 2 Motoren auf beide Achsen**
- **Türen servomotorisch zum Öffnen**
- **Vollsound-Ausstattung**
- **Instrumentenbeleuchtung schaltbar**
- **Innenraumbeleuchtung**
- **Pufferkondensator eingebaut**

€ 2.650,- *

Digital Funktionen	CU	MS	MS 2	CS1	CS2-3	CS2-3
Spitzensignal						Druckluft ablassen
Sonderfunktion						Spitzensignal Lokseite 2
Diesellok-Fahrgeräusch						Besondere Soundfunktion
Signalton						Scheibenwischergeräusch
Sonderfunktion						Innenbeleuchtung
Signalton 1						Sonderfunktion
Schlusslicht						Rangierpfeif
Besondere Lichtfunktion						Besondere Lichtfunktion
Bremsquietschen aus						Umgebungsgeräusch
Direktsteuerung						Diesel nachfüllen
Sanden						Kompressor
Rangiergang + Rangierlicht						Schienenstoß
Rangier-Doppel-A-Licht						Besondere Soundfunktion
Sand nachfüllen						
Besondere Lichtfunktion						
Spitzensignal Lokseite 1						

– Ab dem Update 3.55 auch bis zu 32 Funktionen für die MS2



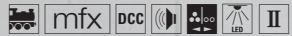


Türen servomotorisch
zum Öffnen und Schließen

Hochdetailliertes Profimodell



Weitere Varianten



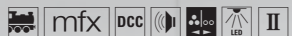
55131 Wismarer Schienenbus Nr. 73

Vorbild: Dieseltriebwagen Cvt-34 „Wismarer Schienenbus“, Nr. 73 der Saar-Bahnen (SAAR). Farbe Weinrot/Elfenbein, Epoche II (Zustand um 1934/1935),

€ 2.650,- *



© Dieter Th. Bohlmann



55132 Wismarer Schienenbus VT 135 079

Vorbild: Dieseltriebwagen Cvt-34 „Wismarer Schienenbus“, der DRG. Farbe Weinrot/Elfenbein, Epoche II (Zustand ab Ende 1935 bis 1947) Betriebsnummer VT 135 079, Saarbrücken.

€ 2.650,- *



© H. Maey, Sammlung EK Verlag



55134 Wismarer Schienenbus T6

Vorbild: Dieseltriebwagen Cvt-34 „Wismarer Schienenbus“, T 6 der Wittlager Kreisbahn (WKB). Farbe Purpurrot/Reinweiß, Epoche III (Zustand Mitte der 1950er-Jahre),

€ 2.650,- *



© Copyright bei Gerd Wolff, Mainz



55135 Wismarer Schienenbus T5

Vorbild: Dieseltriebwagen Cvt-34 „Wismarer Schienenbus“ T5 der Wittlager Kreisbahn (WKB) Rubinrot/Reinweiß, Epoche III/IV (Zustand Ende der 1960er-Jahre),

€ 2.750,- *

Architekturbausatz Milchverladeanlage Bohmte im Lieferumfang



© Sammlung Uhle

Belgien



55136 Wismarer Schienenbus CFV3V

Vorbild: Dieseltriebwagen Cvt-34 „Wismarer Schienenbus“, der Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallés (CFV3V), Mariembourg, Belgien. Farbe Purpurrot/Reinweiß, Epoche V/VI (Zustand von 1978 bis 2014),

€ 2.650,- *

Führerstandsbeleuchtung



© Foto: Harald Uhle

Zuverlässiges Kraftpaket in Chromoxidgrün

Auf Grund gestiegener Leistungsanforderungen im schweren und schnellen Güterverkehr erschien 1972 als Weiterentwicklung der Baureihe 150 die Reihe 151. Ihre Konstruktion sah für den Güterverkehr Geschwindigkeiten bis 120 km/h und Zuglasten bis 2.000 Tonnen vor, was nur von einer Lok mit über 5.000 kW Leistung erreicht werden konnte. Für die Konstruktion der 151 zeichneten sich Krupp und AEG verantwortlich. Mit äußerster Anwendung der Leichtbautechnik konnte die geforderte Radsatzlast trotz leistungsfähigerem Haupttransformator und verstärkter elektrischer Widerstandsbremse eingehalten werden. Als erste wurde am 21. November 1972 die 151 001 in chromoxidgrüner Lackierung abgeliefert, welche bis zur Auslieferung der 151 075 (mit Ausnahme der 151 073) beibehalten wurde.



55251 Elektrolokomotive BR 151

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 151 der Deutschen Bundesbahn (DB). Chromoxidgrüne Farbgebung. Betriebsnummer 151 034-6. Betriebszustand der Epoche IV um 1975/1976.

Modell: Komplette Neukonstruktion, Fahrgestell mit Hauptrahmen und Lokaufbau aus Zinkdruckguss. Viele angesetzte Messing-Schleudergussteile. Mit Digital-Decoder mfx mit bis zu 32 Funktionen, eingebauter Pufferkondensator parametrisierbar, geregelter Hochleistungsantrieb und umfangreichen Geräuschfunktionen wie Fahrgeräusch, Lüfter, Lokpfeiff, weitere Ansagen und Warnmeldungen. Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und DCC möglich. Hochleistungsmotoren mit Antrieb auf alle Achsen. Strompuffer parametrisierbar. Im Digitalbetrieb motorisch heb- und senkbare Dachstromabnehmer. Weiß/rotes LED-Spitzensignal im Wechsel der Fahrtrichtung, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Maschinenraumbelichtung schaltbar, LED-Beleuchtung in den Führerständen ebenso wie Anfahrllampe fahrtrichtungsabhängig. Führerstandtüren zum Öffnen, Inneneinrichtung, Führerstand mit Lokführerfigur. Fahrpultbeleuchtung. Griffstangen aus Metall und viele weitere angesetzte Details wie: Schilder, Scheibenwischer, Pfeife u.v.a. Pufferbohlen mit Federpuffern und angesetzten Bremsleitungen. Serienmäßig montierte fernbedienbare Telexkupplung hinten, vorne Schraubenkupplung. Jeweils gegen den anderen Kupplungstyp tauschbar (im Lieferumfang enthalten). Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Länge über Puffer 60,9 cm. Gewicht ca. 6,9 Kg.

Auf einen Blick:

- **Komplette hochdetaillierte Neuentwicklung aus Zinkdruckguss mit angesetzten Messing-Schleudergussteilen**
- **Hochdetailliertes Profimodell**
- **Im Digitalbetrieb motorisch heb- und senkbare Dachstromabnehmer**
- **Digital schaltbare Telex-Kupplung vorne und hinten**
- **Äußerst umfangreiche Soundausstattung**
- **Fahrpultbeleuchtung**
- **Strompuffer**
- **Schraubenkupplungen für vorn und hinten im Lieferumfang**

€ 3.299,- *

Komplette hochdetaillierte Neuentwicklung

Digital Funktionen 55251-55257	CU	MS	MS 2	CS1	CS2-3	CS2-3
Spitzensignal						Druckluft ablassen
Pantograph 1						Spitzensignal Lokseite 2
E-Lok-Fahrgeräusch						Besondere Soundfunktion
Lokpfeiff						Scheibenwischergeräusch
Pantograph 2						Besondere Lichtfunktion
Telex-Kupplung hinten						Besondere Lichtfunktion
Spitzensignal hinten aus						Rangierpfeiff
Führerstandsbeleuchtung						Besondere Soundfunktion
Bremsquietschen aus						Umgebungsgeräusch
Direktsteuerung						Warnsignal SIFA
Sanden						Besondere Soundfunktion
Rangiergang + Rangierlicht						Kompressor
Rangier-Doppel-A-Licht						Lüfter
Lüfter						Telex-Kupplung vorn
Besondere Lichtfunktion						Besondere Lichtfunktion
Spitzensignal Lokseite 1						

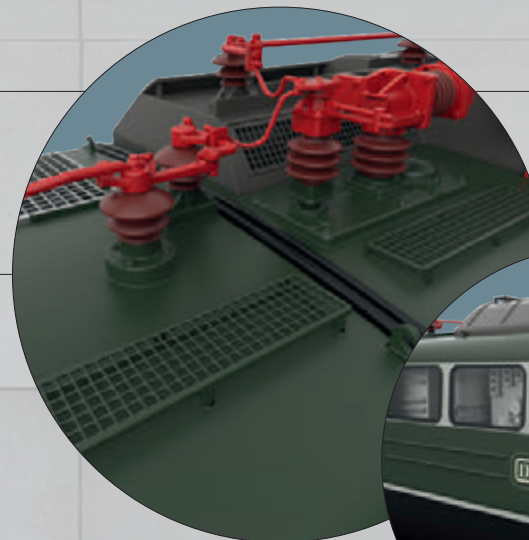
– Ab dem Update 3.55 auch bis zu 32 Funktionen für die MS2





Überzeugend und detailreich zeigen sich auch die Fahrwerke der 151er-Serie

Leitungsführung und Trennschalter vorbildgerecht

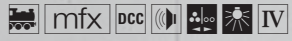


Der Motorraum mit Durchsicht und originalgetreuem Aufbau

So wie 1975/76 üblich die BR 151 mit kurzem Tritt



Weitere Varianten



55252 Elektrolokomotive BR 151

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive 151 111-2 der Deutschen Bundesbahn (DB). Farbgebung ozeanblau/hellelfenbein, Betriebszustand um 1978.

€ 3.299,- *



© W. Bügel, Eisenbahn Stiftung

Hochdetailliertes Profimodell

Strompuffer parametrisierbar

Digital heb- und senkbar

Vorbildgerechte Inneneinrichtung bei allen Modellen der Serie



Vorbildgerechtes Fahrwerk

Alle Griffstangen angesetzt und Führerstandstüren zum Öffnen

Die ausführliche Modellbeschreibung finden Sie auf Seite 142.



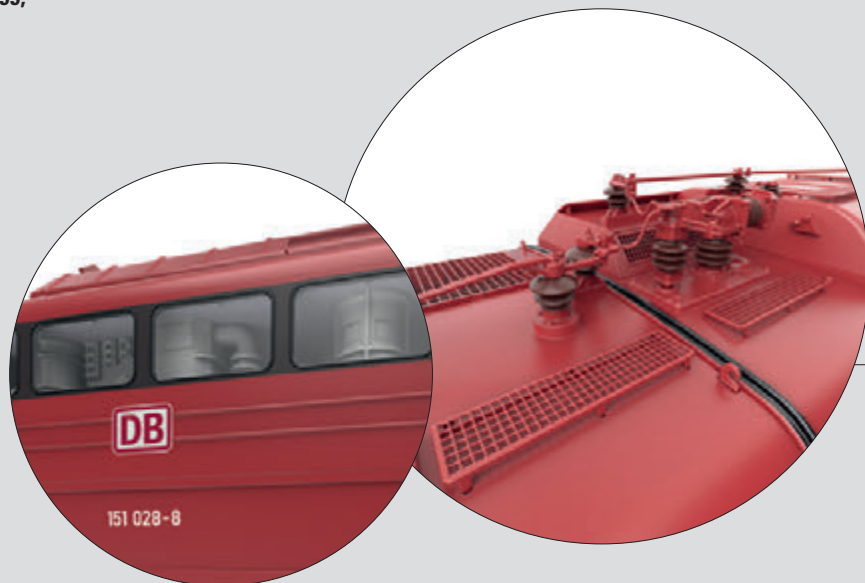
55254 Elektrolokomotive BR 151

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 151 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Orientrote Farbgebung. Betriebsnummer 151 028-8. Betriebszustand der Epoche V um 1994.

€ 3.299,- *



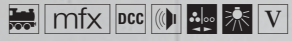
© W. Brutzer



Sauberst umgesetzt präsentiert sich ebenfalls die 151 028-8 mit ihren Besonderheiten im Aufbau der frühen 1990er-Jahre



Weitere Varianten



55255 Elektrolokomotive BR 151

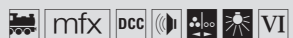
Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 151 der DB Cargo.
Verkehrsrote Farbgebung.
Betriebsnummer 151 070-0. Betriebszustand der Epoche V um 1998.

€ 3.299,- *



Die 151 070-0 im Modell mit abgesetztem Lüftungsgitter vorbildgerechter Leitungsführung, Trennschalter und langem Tritt an der Front





55256 Elektrolokomotive BR 151

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 151 der DB AG (DB Cargo).
Verkehrsrote Farbgebung.
Betriebsnummer 151 035-3. Betriebszustand der Epoche VI um 2014.

€ 3.299,- *



© J. Bügel, Eisenbahn Stiftung

Im Digitalbetrieb motorisch heb- und senkbare Dachstromabnehmer

Wie alle Modelle der Serie präsentiert sich auch die 151 035-3 mit einer vorbildgerechten Nachbildung des Motorraumes und freier Durchsicht



Weitere Varianten



55257 Elektrolokomotive BR 151

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 151 der Lokomotion GmbH.
Blau/schwarz/weiße „Zebra-Farbgebung“.
Betriebsnummer 151 060-1. Betriebszustand der Epoche VI.

€ 3.299,- *



© Thomas Naas Photography



Führerstand des Zebras sauberst dem Vorbild nachempfunden und mit Fahrpultbeleuchtung

Das Zebra der Lokomotion Vorbildgetreu umgesetzt

Vorbildgerecht ist ebenfalls der übergroße Tritt der 151 060-1





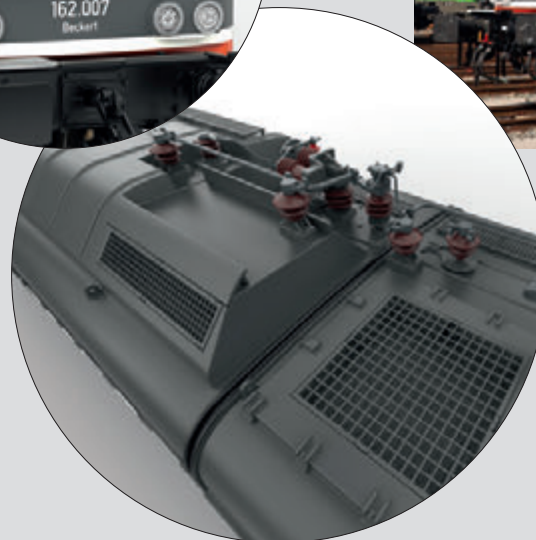
55253 Elektrolokomotive BR 162

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 162 der Hectorrail Betriebsnummer 162.007 (151 134-4). Betriebszustand der Epoche VI um 2019.

€ 3.299,- *

Das Modell ist wie das Vorbild mit LED-Lampen ausgestattet

Mit Fernlicht



Dachaufbauten und Leitungsführung wie an der Hectorrail 162.007



© Sammlung Märklin



Güterwagen

III

58378 Schiebedach-/Schiebewandwagen Tes-t-58 Kmmgks

Vorbild: Schiebedach-/Schiebewandwagen Tes-t-58 Kmmgks der DB mit geraden Wänden, ohne Handbremse im Zustand der Epoche IIIb. Wagennummer 378 032.

Modell: Profimodell, hochdetailliert in Kunststoff umgesetzt. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Gesamtlänge über Puffer ca. 31 cm.

€ 339,- *



III

58379 Schiebedach-/Schiebewandwagen Tes-t-58 Kmmgks

Vorbild: Schiebedach-/Schiebewandwagen Tes-t-58 Kmmgks der DB mit geraden Wänden, ohne Handbremse im Zustand der Epoche IIIb. Wagennummer 372 892.

Modell: Profimodell, hochdetailliert in Kunststoff umgesetzt. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Gesamtlänge über Puffer ca. 31 cm.

€ 339,- *



IV

58784 Teleskophaubenwagen DB

Vorbild: 1 Teleskophaubenwagen Shimms 708 der deutschen Bundesbahn (DB) zum Transport von Blechcoils.
Wagennummer 31 80 476 8 456-4.

Modell: Fahrwerk und Wagenaufbau aus Kunststoff mit vielen angesetzten Details. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Länge über Puffer 37,6 cm.

€ 309,-*

Teleskophaube zum Öffnen



Schweiz

IV

58783 Coiltransportwagen SBB

Vorbild: 1 Teleskophaubenwagen Shimms der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS) zum Transport von Blechcoils.
Wagennummer 31 85 477 7 033-5.

Modell: Fahrwerk und Wagenaufbau aus Kunststoff mit vielen angesetzten Details. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Länge über Puffer 37,6 cm.

€ 309,-*



60151 Schaltnetzteil 100 VA, 240 Volt

Schaltnetzteil zum Anschluss bzw. zur Versorgung der Central Station 60216, 60226 sowie 60214/60215 und des Boosters 60175 und 60174. Eingang 100 bis 240 V/50 Hz / Ausgang umschaltbar 19 oder 22 V/100 W Gleichspannung.

Anschluss: 4-poliger Mini-DIN-Hochstrom-Stecker.

Der Kabelquerschnitt von der Central Station zum Gleis muss mindestens 0,5 mm² betragen!

Empfohlen ausschließlich für Spur 1.

€ 149,- *



Replika

☛ II III IV V VI

18037 Eilbulldog Cabrio offenes Verdeck

Vorbild: Lanz Eilbulldog Cabrio mit offenem Verdeck wie es teilweise heute noch anzutreffen ist.

Modell: Weitgehende Neukonstruktion eines Lanz-Eilbulldogs mit Cabrio-verdeck. Fahrzeug weitgehend aus Metall. Ausführung mit Fahrerfigur und Auspuff. Metallräder bestückt mit Gummireifen. Fahrzeuglänge ca. 7,5 cm.

Das Lanz Eilbulldog Cabrio 18037 wird im Jahr 2023 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.



Auf einen Blick:

- Aufbauten weitgehend aus Metall
- Ergänzt in perfekter Weise die beliebte Serie von Replika-Fahrzeugen wie 18023, 18032, 18031, 18034, 18029, oder auch 18030 bzw. 18033
- Echtheitszertifikat
- Kartonverpackung in historischer Gestaltung

€ 54,99 *