Übersicht Lokomotiven und Wagen
Herbst 2026

2010 - 2025
15 Jahre
ESU Engineering Edition



Inhaltsverzeichnis

- **Lokomotiven**
  - Preußische T18, BR 78.0-5 4
  - Preußische T16.1 6
  - BR 151 8
  - E03 / 103.1 10
  - Ae 6/6 12
  - **NEUHEIT** BR 132 14
  - **NEUHEIT** V100 DR 16
  - V100 18
  - KG 230 B 20
  - V60 22
  - BR 218 24
  - G1000BB 26
  - Class 66/77 28
- **Wagen**
  - **NEUHEIT** Containertragwagen Sgmmns 32
  - n-Wagen »Silberling« 36
- **Zubehör**
  - Universal-Kurzkupplung 40
  - Stromführende Kupplung 40
  - Automatische, elektromagnetische Kupplung 41
  - Premium-Lokliege 41
  - Rauchdestillat 42
  - Scheibenradsatz AC 42

Liebe ESU Freunde,

rechtzeitig zum Saisonstart halten Sie unsere neue „Übersicht Lokomotiven und Wagen Herbst 2026“ in den Händen. Wir freuen uns sehr, Ihnen darin die aktuellen Highlights, Neuentwicklungen und bewährten Klassiker unseres Sortiments präsentieren zu dürfen.

In diesem Jahr schlägt unser Herz ganz besonders für den Osten: Wir legen den Schwerpunkt auf Lokomotiven, die in Ostdeutschland entwickelt wurden oder dort ihre legendäre Premiere feierten. Und dabei darf ein wahrer Gigant der Schiene natürlich nicht fehlen – die unvergessene Baureihe 132.

Endlich ist sie wieder im Programm: Die Großdiesellok der Baureihe 132 aus sowjetischer Produktion wurde komplett überarbeitet und auf den technisch neuesten Stand gebracht: Unser komplett in Metall gefertigtes H0-Modell der „Ludmilla“ begeistert ab sofort mit einem kraftvollen Glockenankermotor und einem hochdetaillierten, beleuchteten Maschinenraum. Zahlreiche Details wurden neu konstruiert und verbessert. Ein echtes Highlight: Erstmals bei einem H0-Lokmodell sind alle fünf (!) Dachlüfter einzeln ansteuerbar. Die Kühl- und Bremswiderstandslüfter schalten sich lastabhängig vollautomatisch zu. Zusammen mit dem neuen Passive-Radiator-Lautsprecher und dem getakteten Raucherzeuger sorgt das für ein absolut realistisches, packendes Modellbahnerlebnis. Freuen Sie sich auf nicht weniger als sechs verschiedene Varianten dieses Modells, die noch vor Weihnachten 2026 in den Handel kommen werden.

Auch das H0-Modell der V100 DR erfreut sich seit seiner Vorstellung im Februar 2026 großer Beliebtheit. Ob es an der sorgfältigen Umsetzung aller spezifischen Details und Anbauteile vorwiegend in Metall liegt oder am typischen Klang des 12-Zylinder-Dieselmotors, den unser neu entwickelter Lautsprecher originalgetreu wiedergibt, überlassen wir freilich Ihrem Urteil. Eines steht fest: Selten haben wir so viel Lob und Anerkennung erhalten wie für unsere V100 DR. Dafür möchten wir uns von ganzem Herzen bei Ihnen bedanken! Ihre Begeisterung ist unser größter Ansporn, noch mehr erstklassige Lokomotiven auf die Gleise zu stellen.

Auch für die Freunde moderner Güterzüge haben wir etwas Besonderes vorbereitet: Das neu konstruierte Modell des vierachsigen Containerwagens „Sgmmns“ wird in zwölf Versionen aufgelegt - wahlweise mit detailverliebten Containern oder authentischen Abraummulden. Die aus Metall und mit vielen Details ausgestatteten Modelle rollen im Zweierset ab Anfang Dezember 2026 zu Ihrem Fachhändler.

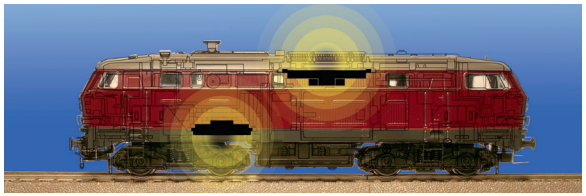


Wie immer wünschen wir Ihnen nun viel Freude beim Schmökern in unserem Katalog und unvergessliche, faszinierende Stunden mit Ihrer Modellbahn!

Ihr ESU-Team

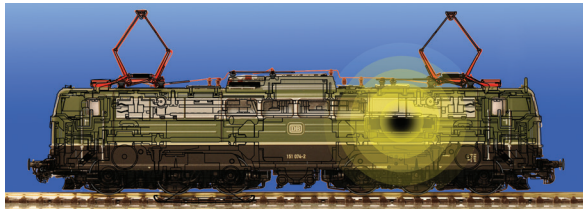
2010

Der Auftakt für die ESU Engineering Edition erfolgte im Februar 2010 auf der Spielwarenmesse Nürnberg: Das H0 Modell der DB Baureihe 215 wies schon alle grundlegenden Funktionen kommender ESU Loks auf: Neben der weitgehenden Metallbauweise mit höchstmöglicher Detaillierung ist zuerst die vollständige Lichtausstattung zu erwähnen. Neu war insbesondere die Führerpultbeleuchtung. Auch Doppellautsprecher, um den LokSound Decoder voll zur Geltung kommen zu lassen, gab es damals kaum. Der erstmals serienmäßig verbaute PowerPack Energiespeicher zur Überwindung von stromlosen Abschnitten überzeugte sofort. Ebenfalls erstmals in einer H0-Diesellok wurde ein getakteter, mit dem Sound synchroner Rauchgenerator eingebaut. Magnetische Kurvensensoren zur Auslösung von Kurvengeräuschen sind noch heute Standard bei allen ESU Loks.



2011

2011 dann der nächste Paukenschlag: Mit der DB Baureihe 151 stellten wir die Erste E-Lok vor, die auch gleich „Modell des Jahres“ wurde: Diese besaß neben servo-motorisch heb- und senkbaren Pantographen auch eine Simulation des Hauptschalters („Blauer Blitz“) und erstmals die seither obligatorische Simulation von Bremsfunktion mit LED im Drehgestell. Die 151 war die industrieweit erste Lok, die dank eines abnehmbaren Steckschleifers sowohl auf 2-Leiter als auch auf 3-Leiteranlagen fahren kann. Dieses Prinzip wurde danach bei allen Loks der Engineering Edition angewendet.



2013

2013 wurde mit der DB Baureihe V200 erstmals eine Lok mit gleich zwei unabhängig voneinander steuerbaren Rauchgeneratoren vorgestellt.



2015

2015 war es dann endlich soweit: Unsere erste Dampflok! Der preußische 5-Kuppler T16.1 besaß nicht nur einen dank Magnetsensoren exakt zu Geräusch und Kuppelstangen synchronen Dampfausstoß, sondern auch neu entwickelte Digitalkupplungen im NEM-Normschacht. Natürlich mit „Kupplungswalzer“.



2022

Im Jahre 2022 setzte dann unser Modell der preußischen T18 erneut Maßstäbe: Die weltweit erste H0 Dampflok mit zwei Rauchgeneratoren! Diese Lok stößt nicht nur Rauch und Abdampf nach oben durch den Schornstein aus, sondern kann komplett unabhängig davon auch noch die Zylinderhähne nach unten entwässern! Ein besonderes Highlight, was weltweit Modellbahner begeisterte.

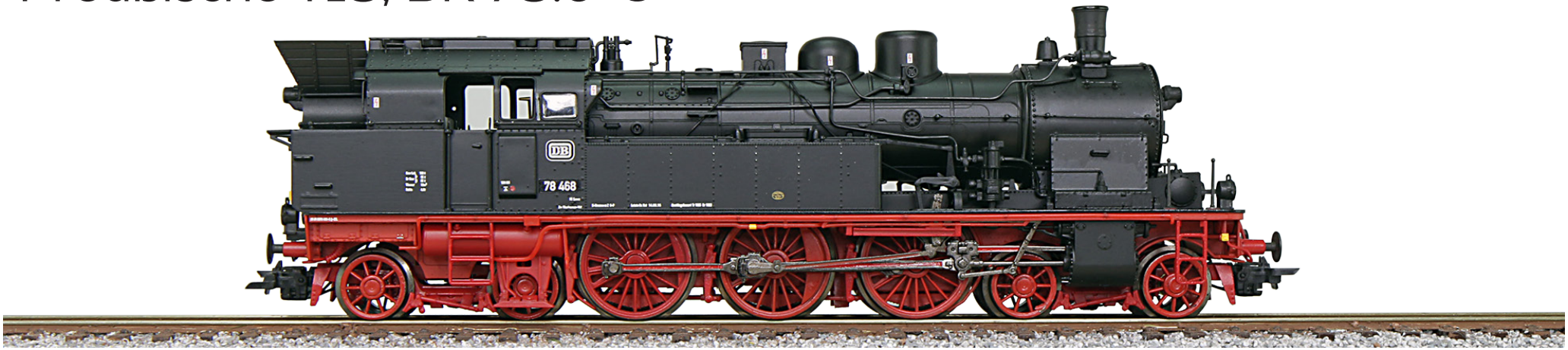


2024

Den vorläufigen Schluss-Akkord setzte im Jahr 2024 die DB Baureihe V100: Diese Lok weist erstmals einen synchron zur Last des Dieselgeräusch drehenden Dachventilator auf. Erneut zeigt die ESU Engineering Edition hiermit neue, nie dagewesene Funktionen.



Preußische T18, BR 78.0-5



Vorbild

Die bei der Stettiner Lokfabrik Vulcan entwickelte T18 geht auf den Wunsch mehrerer preußischer Eisenbahndirektionen nach einer Tenderlok zurück, die in der Lage sein sollte, vorwärts und rückwärts mindestens 90 km/h zu erreichen. Die zwischen 1912 und 1927 in 462 Exemplaren von verschiedenen Herstellern gebaute T18 gilt als erfolgreichste Länderbahn-Personenzugtenderlok und wurde bei der Deutschen Reichsbahn DR bis 1972, bei der Deutschen Bundesbahn DB sogar bis 1974 eingesetzt.

Das symmetrische Fahrwerk ermöglichte gleich gute Fahreigenschaften in beiden Richtungen, der in den Grundzügen von der G8 stammende Kessel hatte seine Tauglichkeit zum Fertigungsbeginn der T18 bereits bewiesen. Mit einer Leistung von 1140 PS und der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, setzte man die Loks auch vor leichten Schnellzügen ein. Nach dem Ersten Weltkrieg hatte auch die Württembergische Staatsbahn Bedarf an schnell fahrenden Tenderlokomotiven und beschaffte 1919 stattliche 20 T18, die Vulcan aus der laufenden Produktion abzweigte.

26 der 27 für die Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen gebauten T18 verblieben in Frankreich, die meisten wurden aber im Zweiten Weltkrieg nach Deutschland gebracht und zum Teil nach dem Krieg zurück gegeben. 1966 schied die letzte der als 232-TC bei der SNCF bezeichneten Baureihe aus.

Länger hielten sich die 78 bei der Deutschen Reichsbahn der DDR. Um die Sicht des Lokführers zu verbessern, erhielten einige der populären Maschinen des Bw Stralsund kleine Windleitbleche, die sie noch eleganter wirken lassen.

Die genügsamen Betriebseigenschaften und die gleichwertige Nutzbarkeit in beiden Fahrtrichtungen machen die 78 auch für Museumsbahnen attraktiv. 78 468 des Fördervereins Eisenbahn-Tradition Lengerich zeigt sich äußerlich als Wendezuglok. Die Preußin erfreut seit 1999 Eisenbahnfreunde bei zahlreichen Sonderfahrten in ganz Deutschland.

Modell

- Chassis, Rahmen, Wasserkästen und Rauchkammer aus Metall
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- Zwei Haftreifen zur Erhöhung der Zugkraft
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola®-, M4- und Selectrix®-Betrieb
- Selbständige Anmeldung durch RailComPlus® an entsprechend ausgestatteten DCC-Zentralen
- Selbständige Anmeldung an Märklin®-mfx-Zentralen
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Getakteter Doppelraucherzeuger für sensorgesteuerten Rauchausstoß und Zylinderdampf synchron zum LokSound
- Doppellautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Digital fernsteuerbare Kupplungen
- Fahrwerkbeleuchtung
- Federpuffer
- Metallräder
- Ätzschilder zur Selbstmontage liegen bei
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers liegt bei
- Minimalradius 360mm
- Länge über Puffer = 170,1 mm

31184, Dampflok, H0, 78 395 DR, schwarz, Ep. III, DC/AC



639,00 € UVP *)

31185, Dampflok, H0, 1126 K. wü StsB, schwarz, Ep. I, DC/AC



639,00 € UVP *)

31187, Dampflok, H0, 78 468 Museum, schwarz, Ep. VI, DC/AC



639,00 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

Preußische T16.1



Vorbild

Die Baureihe 94.5-17 ist eine der langlebigsten und erfolgreichsten preußischen Lokkonstruktionen. Ihre Entwicklung reicht eigentlich bis ins Jahr 1906 zurück, als die Königliche Eisenbahn-Direktion (KED) Erfurt an das preußische Eisenbahn-Zentralamt den Antrag auf die Entwicklung einer fünffach gekuppelten Dampflokomotive für die Steilstrecken in Thüringen gestellt hatte. Die maßgeblich vom bekannten Lokkonstrukteur Robert Garbe entwickelte T16 wurde ab 1905 in 343 Exemplaren gefertigt.

Mit der T16 der verstärkten Bauart (als T16.1 bezeichnet) entstanden zwischen 1913 und 1924 wahre Universalloks für kurze Strecken, die in ganz Preußen, im Elsaß und Lothringen und ab 1920 in ganz Deutschland heimisch wurden. Während der langen Bauzeit gab es diverse Änderungen. Ab 1921 trugen die T16.1 einen Speisedom, weshalb der zunächst auf dem Kesselscheitel platzierte Vorwärmer nun seitlich neben den vorderen Sandkasten rutschte. Mit der Dampfheizkupplung waren die ab 1924 als BR 94.5-17 bezeichneten T16.1 auch im Personenzugeinsatz beschäftigt, wo sie sich dank gutem Beschleunigungsvermögen bewährten. Die nach Normung vieler Bauteile ab 1927 auf 60 km/h erhöhte Maximalgeschwindigkeit machte sie im Einsatz noch vielseitiger.

Mit einer Achslast von lediglich 17 Tonnen war die 94 auch für Nebenstrecken mit schwächerem Oberbau geeignet, den es bis in die 1930er-Jahre im ganzen Deutschen Raum gab. Außerdem löste sie, ausgerüstet mit einer Riggenbach-Gegendruckbremse, auf Thüringischen Steilstrecken sogar die modernere, aber zu schwere T20 ab. Im Steilstreckendienst wurden die ESU-Vorbilder 094 652 und 94 1292 zu Legenden. Beide gehörten in den frühen 1970er-Jahren zu den letzten Betriebsloks von DB und DR. 94 1292 zeigte als DB-Museumslok ihre Kraft bis 2005 am Rennsteig oder zeitweise auch in der Eifel im harten Steilrampendienst.

Modell

- Aufbau und Rahmen weitgehend aus Metall, Führerhaus aus Kunststoff
- Kreuzkopf, Gleitbahn und Kolbenstange aus Metall
- Vorbildgetreuer Achsabstand durch Darstellung mit abgefahrenen Radreifen - wie beim Vorbild
- Zahlreiche separat angesetzte Leitungen und Armaturen
- Eingerichteter Führerstand
- Vorbildgerechte Bauartunterschiede
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Glockenankermotor
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe, zwei Haftreifen
- LokSound-Decoder für DCC-, Motorola®-, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Hochwertiger Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Lastabhängiger Raucherzeuger, achssensorgesteuerter Rauchausstoß synchron zum LokSound
- Digital fernbedienbare Kupplung an beiden Lokenden in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Digitalisierte Originalgeräusche, erstmals Geräusch der Riggenbach-Gegendruckbremse bei entsprechend ausgestatteten Vorbildloks
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier- und Führerstandbeleuchtung, Feuerbüchsenlicht synchron zum Geräusch „Kohleschaufeln“
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers liegt bei
- Garantiert befahrbarer Mindestradius = 420 mm
- Länge über Puffer = 145,5 mm

31100, Dampflok, H0, 94 1292 DR, schwarz, Ep. III / IV, DC/AC



599,00 € UVP *)

31103, Dampflok, H0, 8158 Essen KPEV, grün, Ep. I, DC/AC



599,00 € UVP *)

31104, Dampflok, H0, 94 535 DRG, schwarz, Ep. II, DC/AC



599,00 € UVP *)

31106, Dampflok, H0, 94 1666 DB, schwarz, Ep. III, DC/AC



599,00 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

BR 151



Vorbild

Ende der 1960er-Jahre wurde deutlich, dass der DB eine Ellok für schnelle Güterzüge fehlte. Die aus der Einheitslokfamilie stammende vierachsige 140 durfte nur 110 km/h schnell fahren, die stärkere sechsachsige 150 nur 100 km/h bei erheblich höherem Verschleiß an der Gleisanlage. Spätestens seit die europäischen Bahnverwaltungen als Trans-Europ-Express-Marchandises (TEEM) mit Höchstgeschwindigkeiten von mindestens 100 km/h einführten, genügten die Einheitsloks den Ansprüchen nicht mehr zur Gänze. Darum beschloss die DB, mit Komponenten der damals hochmodernen 103 und der Mehrsystemloks der Baureihen 181 und 184 eine schwere Güterzuglok zu entwickeln. Die Entwicklung lag in den Händen der Firmen Henschel und Krupp, die in nur zwei Jahre die 151 auf das Reißbrett zauberten. Das Laufwerk stammte prinzipiell von der 200 km/h schnellen 103, die Fahrmotoren WB 372-22 hatten ihre Haltbarkeit in verschiedenen Einheitslok-Baureihen bewiesen, auch der Stromabnehmertyp DBS 54 und weitere Komponenten gehörte zur bewährten Technik. Um die neue Baureihe für ein möglichst breites Einsatzspektrum zu ertüchtigen, stattete man die Sechsachser nicht nur mit eine Zugheizeinrichtung aus, sondern auch mit einer elektrischen Widerstandbremse, Wendezug- und Doppeltraktionssteuerung aus. So beförderten die 151 neben schweren Güterzügen auch planmäßig Nahverkehrs- und Wendezüge. Auch schwere Schnellzüge im Mittelgebirge ließ sie sich anhängen. Mit der Anlieferung neuer Baureihen mit Drehstromtechnik sank der Stern der zuverlässigen Sechsachser. Seit den 2010er-Jahren schieden viele 151 aus dem Bestand der DB aus. Die meisten davon verschrottete die Bahn, mehrere Exemplare gab sie an ihr Tochterunternehmen RBH weiter, oder veräußerte sie an private Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) wie beispielsweise Hectorrail. 2025 existierten noch mehr als 50 Loks, die meisten davon betriebsfähig.

Modell

Wir haben das Fahrwerk unserer 151 weitgehend neu konstruiert. Den Antrieb übernimmt jetzt ein ebenso leiser wie leistungsfähiger Glockenankermotor, gesteuert durch einen LokSound 5 Decoder. Die Umschaltung zwischen Zweileiter- und Mittelleiter-Betrieb erfolgt nun absolut betriebssicher mit Schiebeschalter im Lokboden. Anfahrlampen ergänzen die Beleuchtungsfunktionen. Der neue Metallrahmen ermöglicht einen neuen, tief gezogenen mehrfarbig ausgeführten Maschinenraum mit Durchblick.

- Chassis und Rahmen, aus Metall
- DC-/AC-Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola®-, M4- und Selectrix®-Betrieb
- Selbständige Anmeldung durch RailComPlus® an entsprechend ausgestatteten DCC-Zentralen, selbständige Anmeldung an Märklin®-mfx-Zentralen
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Digital bedienbare Dachstromabnehmer in Scheren- oder Einholm-Ausführung
- Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Sensorgesteuertes Kurvenquietschen bei langsamer Fahrt
- Hervorragend detaillierter Maschinenraum
- Führerstand-, Führerpult-, Maschinenraumbeleuchtung und Anfahrlampen
- Gefederte Puffer
- Länge über Puffer = 224 mm

31035, E-Lok, H0, 151 070 DB, chromoxidgrün, Ep. IV, DC/AC



479,00 € UVP *)

31037, E-Lok, H0, 151 087 DB, verkehrsrot, Ep. V, DC/AC



479,00 € UVP *)

31038, E-Lok, H0, 162004 Hectorrail, grau/orange, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

E03 / 103.1



Vorbild

Die 1965 in vier Vorserienexemplaren vorgestellte E03 und ihre 145 ab 1970 in Serie gebauten Schwesterloks waren schon zu Lebzeiten Legenden. Die Deutsche Bundesbahn entwickelte vorwiegend mit Henschel und Krauss-Maffei die E03, um leichte TEE-Züge mit hoher Geschwindigkeit im Flachland zu befördern. Mit E03 001 begannen 1965 die Schnellfahrversuche für die planmäßige Beförderung von Reisezügen mit 200 km/h. Die in Versuchen im Windkanal entwickelten kugelförmigen Stirn¬seiten und die elegante TEE-Lackierung prägten das Bild des Schnellverkehrs in Deutschland mehr als 30 Jahre lang. 1969 änderte die DB das Anforderungsprofil für die E03 und setzte das Zuggewicht für die Serienloks auf 480 t bei 200 km/h und 800 t bei 160 km/h hinauf. Darum erhöhte man die Leistung der Motoren auf 7780 kW. Äußerlich unterschieden sich die als BR 103.1 bezeichneten Serienloks von der Vorserie markant durch das zweite Lüfterband in den Seitenwänden und die vereinfachte Lackierung ohne silberne Zierleiste zwischen purpurrotem und beigefarbenem Bereich.

Da Züge mit Höchstgeschwindigkeiten über 140 km/h grundsätzlich mit zwei Lokführern besetzt sein mussten, gönnte man dem Personal bei den Loks der letzten Bauserie durch verlängerte Führerstände etwas mehr Platz. Vorserienlok 103 004 erhielt in den 1970er-Jahren Einholm-Stromabnehmer und ein umbragraues statt silbernes Dach. Arbeitete sie zunächst vor Regelzügen, standen bald vorwiegend Einsätze im Mess- und Versuchsdienst auf dem Programm, beispielsweise im Vorlaufbetrieb für die ICE-Einführung. Die Öffnung des IC-Zugsystems für die Zweite Wagenklasse im Jahr 1979 machte die 103 zu Schwerstarbeitern. Obwohl die Schnellfahrloks jetzt dauerhaft bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit belastet wurden, beeindruckten sie noch immer durch große Zuverlässigkeit und waren bis über die Jahrtausendwende hinaus bei der DB AG unverzichtbar. Das DB-Museum hält mehrere 103 für Sondereinsätze betriebsfähig, so auch 103 113.

Modell

- Aufbau und Chassis aus Metall
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden mit echten Federn und zahlreichen angesetzten Details
- Separat eingesetzte Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene
- Separat angesetzte Griffstangen
- Kupplung in kulissengeführtem Normschacht
- Kräftiger fünfpoliger ESU-Motor mit zwei ausgewuchteten Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schnecke-Antrieb auf drei Achsen, vier Haftreifen
- LokSound 5-Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Zwei hochwertige Lautsprecher für besten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Zwei digital einzeln heb- und senkbare Dachstromabnehmer
- Sensorgesteuerte Geräusche bei Kurvenfahrt und beim Bremsen kurz vor dem Stillstand
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel Weiß/Rot, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand-, Führerpult und Maschinenraum-Beleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 224,1 mm

31173, E-Lok, H0, E03 003 DB, TEE-Lackierung, Ep. III, DC/AC



519,00 € UVP *)

31176, E-Lok, H0, 103 113 DB, TEE-Lackierung, Ep. VI, DC/AC



519,00 € UVP *)

31177, E-Lok, H0, 103 004 DB, TEE-Lackierung, Ep. IV, DC/AC



519,00 € UVP *)

Ae 6/6



Vorbild

Nach dem Zweiten Weltkrieg dominierten auf der Schweizer Gotthardlinie noch immer die berühmten Krokodile oder andere ältere Typen. Um den gestiegenen Zuggewichten und dem Wunsch nach höherer Geschwindigkeit Rechnung zu tragen, beauftragten die Schweizerischen Bundesbahnen SBB die Entwicklung einer laufachslosen Drehgestell-Ellok. Technisch sollte diese an die Ae 4/4 der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn BLS angelehnt sein. Federführend waren SLM und BBC, die 1952 die Vorserienlokomotiven Ae 6/6 11401 und 11402 an die SBB übergaben. Die sechs Antriebsmotoren aller Ae 6/6 leisten 4300 kW und beschleunigen sie auf 125 km/h. Als Antrieb wählte man den international bereits bewährten BBC-Federantrieb. Als neuen Stolz der Schweizer Bahnen versah man die Loks mit umlaufenden Chromleisten, an den Stirnseiten links und rechts des Schweizer Kreuzes mit kürzerer, außen abgeschrägter Chromzier, von den Schweizern „Schnauz“ genannt.

Die Wappen beider Gotthard-Kantone und deren Namen brachte man 1953 an. Die nach umfangreicher Erprobung der beiden Vorserienloks ab 1955 gelieferten Serienloks taufte man sofort nach Ablieferung. Die Serienloks unterschieden sich markant durch eine geänderte Dachausrüstung mit neuem Hauptschalter und den Verzicht auf die Türen neben dem Lokführerplatz. Bei den Vorserienloks verschloss man die Türen zunächst, um 1970 entfernte man sie ganz und passte so die Seitenwände den Serienloks an.

Wegen Rostschäden unter den Chromstreifen bestellte die SBB ab 11427 die Ae 6/6 ohne Chromschmuck. In den 1980er-Jahren wurden viele Loks rot lackiert, in den 1990er-Jahren überarbeitete man die Führerstände, ab 2003 baute man die Führerstände der zur Weiterverwendung vorgesehenen Loks stärker um, wodurch beispielsweise die vormals oberhalb der Stirnfenster angebrachten Scheibenwischerantriebe nach unten wanderten. Markanteste äußere Änderung war allerdings die Umlackierung einiger modernisierter Loks in Rot/Blau mit großem SBB-Cargo-Schriftzug.

Modell

- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Digital heb- und senkbare Stromabnehmer
- Kupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Glockenanker-Motor mit Schwungmasse
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf vier Achsen, vier Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Zwei hochwertige Lautsprecher mit großen Schallkapseln für höchsten Soundgenuss
- Digitalisierte Originalgeräusche einer Ae 6/6
- Quietschgeräusch bei langsamer Kurvenfahrt durch Kurvensensor
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Schweizer Spitzensignale schaltbar, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung, Maschinenraumbeleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden mit zahlreiche separat angesetzten Teilen
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen, geätzter Umlauf an den Stirnseiten
- Freier Durchblick im weitgehend detaillierten Maschinenraum
- Fein detaillierte, mehrfarbig ausgeführte Führerstände, Lokführerfigur
- Gefederte Puffer
- Pufferträger-Zurüstteile, sowie eine zweite Kupplung liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 211,5 mm

31530, E-Lok, H0, 11402 Uri SBB, dunkelgrün, Ep. IV, DC/AC



519,00 € UVP *)

31531, E-Lok, H0, 11401 Ticino SBB, dunkelgrün, Ep. III, DC/AC



519,00 € UVP *)

31533, E-Lok, H0, 11416 Glarus SBB, rot, Ep. V, DC/AC



519,00 € UVP *)

31536, E-Lok, H0, 11447 Lausanne SBB, grün, Ep. IV, DC/AC



519,00 € UVP *)

NEUHEIT BR 132



Vorbild

Die Deutsche Reichsbahn DR erhielt 1973 vom sowjetischen Hersteller Lokomotivfabrik Woroschilowgrad die sechsachsige Universallokomotive BR 132 mit Zugheizung für den Personenverkehr. Da die Komponenten mit Ausnahme der Zugheizung sich bereits in vielen 100 Exemplaren bewährt hatten, erwies sich die neue Lok sofort als zuverlässig und robust. Die in 709 Exemplaren gebaute 132 trägt als dieselelektrische Lok den mittelschnell laufenden 16-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor 16 Tsch N 26/26 (Bauform 5 D 49), der den Generator antreibt, der wiederum die sechs Tatzlagermotoren mit Strom versorgt. Mit einer Leistung von 3000 PS waren die 132 anfangs die stärksten DR-Dieselloks. Da in der DDR eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h galt, konnte die von den Eisenbahnern einfach als „Russe" oder „Großrusse" bezeichnete 132 vor allen Zuggattungen eingesetzt werden. Bis heute hört man das untertourige Brabbeln im Leerlauf und das helle Pfeifen unter Volllast auf vielen Strecken. Um die markanten Geräusche etwas zu dämmen, stattete die DB viele Loks mit neuen Lüftergittern in den Dachschrägen sowie erhöhten Schächten der Dreifach-Lüfter aus. Denn die DB hatte bereits kurze Zeit nach der Wiedervereinigung große Pläne mit den russischen Sechsachsern. Da die ältesten Exemplare der westdeutschen V160-Familie stramm auf die 40 Dienstjahre zugingen und viele Loks im schweren Programmverkehr der Stahlindustrie im Ruhrgebiet zunehmend schadanfällig wurden, stationierte die DB bereits 1992 die ersten 132 nach Oberhausen um. Auch dort erarbeiteten sich die mittlerweile als 232 bezeichneten Russinnen den Ruf des zuverlässigen Arbeitstiers.

Zu den legendären Zugleistungen der DR zählten die ab 1976 eingesetzten Städteexpress-Züge, die die wichtigsten Bezirksstädte mit der Hauptstadt (Ost-)Berlin verbanden.

Bei Privatbahnen fahren heute noch neun der zehn 4000 PS starken als 142 bezeichneten Versionen, die die DB noch in den 1990er-Jahren ausmusterte. Trotzdem ließ die DB AG aus einer 232 die 4000 PS starke 232 800 bauen, der später noch zehn als Baureihe 241 eingereihte Exemplare für den grenzüberschreitenden Güterverkehr in die Niederlande folgten. Zwei dieser Kraftpakete rollen mittlerweile für die Erfurter Bahnservice GmbH EBS.

Modell

- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Stirnseitig überarbeitetes Metallgehäuse, verbesserte Maschinenraumeinrichtung
- Situationsabhängig und nacheinander einsetzende motorisch angetriebene Fahrmotorlüfter
- Motorgetriebene Bremswiderstandlüfter drehen beim scharfen Bremsen
- Glockenanker-Motor mit Schwungmasse
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf vier Achsen, vier Haftreifen
- LokSound-Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Schaltbarer Raucherzeuger mit Rauchaustritt synchron zum LokSound
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Hochwertiger Lautsprecher mit passivem Radiator und großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss und perfekter Basswidergabe
- Digitalisierte Originalgeräusche eines Dieselmotors 16 Tsch N 26/26 (Bauform 5 D 49)
- Quietschgeräusch durch Kurvensensor bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel (Lampen schalten sich nacheinander zu), zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, oberer Scheinwerfer abblendbar (BR 132, 232, 234, 241 353) Führerstand- und Führerpultbeleuchtung, Maschinenraum- und Einstiegsraumbeleuchtung. Fernlichtfunktion bei 241 449
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Separat angesetzte Griffstangen, typspezifische filigrane durchbrochene Gitter in den Dachschrägen
- Feinst detaillierter, mehrfarbig ausgeführter Führerstand, Lokführerfigur
- Gefederte Puffer, kulissengeführter Kupplungs-Normschacht
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 239,3mm

31352, Diesellok, H0, 132 380 DR, bordeauxrot, Ep. IV, DC/AC



NEUHEIT 2026 479,00 € UVP *)

31353, Diesellok, H0, 132 543 DR, bordeauxrot, Ep. IV, DC/AC



NEUHEIT 2026 479,00 € UVP *)

31354, Diesellok, H0, 232 322 DB, bordeauxrot, Ep. V, DC/AC



NEUHEIT 2026 479,00 € UVP *)

31355, Diesellok, H0, 232 262 DB, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



NEUHEIT 2026 479,00 € UVP *)

31356, Diesellok, H0, 315 MEG, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



NEUHEIT 2026 479,00 € UVP *)

31357, Diesellok, H0, 241 353 EBS, schwarz, Ep. VI, DC/AC



NEUHEIT 2026 479,00 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

NEUHEIT V100 DR



Vorbild

Die Deutsche Reichsbahn der DDR verzichtete bei der Aufstellung des Diesellok-Typenprogramms in den 1950er-Jahren auf eine Streckendiesellok mittlerer Leistung zwischen der V60 und der V180. Als dann der Bedarf Anfang der 1960er-Jahre doch akut wurde, entwickelten der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ und die Elektrotechnischen Werke „Hans Beimler“ unter der Maßgabe, möglichst viele Baugruppen der V60 und V180 zu verwenden, die V100, wobei die 100 für die Leistung von etwa 1000 PS stand. Die Höchstgeschwindigkeit der ab 1969 als Baureihe 110 bezeichneten Loks betrug 100 km/h. Nach eingehenden Tests startete bereits im Folgejahr die Serienfertigung. In mehreren Serien entstanden insgesamt 869 Maschinen. Während man bei den ersten Bauserien die Verrohrung des Rahmens mit Blechen verkleidete, sparte man diese zugunsten des geringeren Gewichts und für vereinfachte Wartung bei späteren Serien ein. Durch Fortschritte in der Motorenentwicklung und durch Einbau einer Ladeluftkühlung, ließen sich Leistung und Zuverlässigkeit des 12KVD-Typs verbessern. Die letzte Ausbaustufe des 12-KVD-Motors stellte man auf 1100 kW ein, mithin fast 400 kW mehr, als in den ersten Bauserien. Nachdem sich bei anderen Baureihen der DR graue Drehgestelle zur besseren Erkennung von Schäden bewährt hatten, erhielten ab etwa 1978 anlässlich von Revisionen auch Drehgestelle und Tanks der V100 eine graue Farbgebung. Ab 1992 erhielten DR-Dieselloks analog zu DB-Loks mit einer 2 beginnende Loknummern. Manche Bw klebten die Ziffern wie gehabt auf schwarze Metallschilder, so geschehen beispielsweise bei 112 268, die nach der Umzeichnung 202 268 hieß. Darum legen wir unserem Modell der 112 268 auch noch Ätzschilder als 202 268 bei. Für den Export unter anderen nach China leitete LEW aus der V100 die für den schweren Rangierdienst vorgesehene Unterbaureihe V100.3 mit einer Höchstgeschwindigkeit von nur 65 km/h ab. Die für die DR und Werkbahnen in der DDR aus der V100.3 abgeleitete Version hieß V100.4. Da das Getriebe der 111 im schweren Rangierdienst nicht vollends überzeugte, blieb es bei 37 Exemplaren bei der DR und weiteren sechs für die DDR-Industrie. Zur Beschleunigung des Rangierdienstes baute man 1978 zwei 110 testweise Strömungswendegetriebe ein. Die positiven Erfahrungen mit den als Baureihe 108 bezeichneten Maschinen mündeten erst 1991 im Umbau von insgesamt 82 Loks der Ursprungsbaureihen 110 und 111 zur Baureihe 298.

Modell

- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Digital schaltbare Kupplung
- Situationsabhängig, nacheinander einsetzende motorisch angetriebene Lüfterräder im langen Vorbau
- Glockenanker-Motor mit Schwungmasse
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf alle vier Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Schaltbarer Raucherzeuger mit Rauchaustritt synchron zum LokSound
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Hochwertiger Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Digitalisierte Originalgeräusche eines Dieselmotors 12 KVD 18/21
- Quietschgeräusch durch Kurvensensor bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel (Lampen schalten sich vorbildgerecht nacheinander zu), zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung,
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Separat angesetzte Griffstangen, Trittstufen teilweise durchbrochen
- Filigrane mehrteilig ausgeführte Gitter an den Seiten des langen Vorbaus
- Abnehmbares, von Magneten gehaltenes Dach (Achtung: Modell nicht am Dach anheben!)
- Feinst detaillierte, mehrfarbig ausgeführte Führerstände, Lokführerfigur
- Gefederte Puffer
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers liegt bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer 110 = 160,2 mm, 111, 298 = 163,7 mm

31765, Diesellok, H0, 110 300 DR, altrot, Ep. IV, DC/AC



NEUHEIT 2026 479,00 € UVP *)

31766, Diesellok, H0, 298 051 DB, verkehrsrot, Ep. V, DC/AC



NEUHEIT 2026 479,00 € UVP *)

31767, Diesellok, H0, 112 268 DR, altrot, Ep. IV, DC/AC



NEUHEIT 2026 479,00 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

V100



Vorbild

Als kleine Schwester der zweimotorigen V200 entwickelte die DB für leichten Streckendienst die einmotorige V100. Beiden gemein war die dieselhydraulische Kraftübertragung. Im Typenprogramm von 1955 fand sich die V100, die mit den eingezogenen Vorbauten eine vereinfachte Wartung, sicheren Aufenthalt für Rangierer und mit 1100 PS ausreichende Reserven im Nebenbahndienst versprach. Maschinenanlage und Getriebe waren in der ab 1956 gebauten Serien-V200.0 bereits erprobt, Kinderkrankheiten zum Teil abgestellt, als 1958 die sechs Vorserien-V100 für Versuchsfahrten bereit standen. Nach deren Abschluss und diversen Bauartänderungen erfolgte die Serienlieferung mit V100 008. Von der später als V100.10 bezeichneten 1100-PS-Lok beschaffte die DB 364 Exemplare. Bei V100 006 hatte man zwischenzeitlich den Maybach MD 650-Dieselmotor mit 1100 PS durch den 1350 PS starken Mercedes-Zwölfzylindermotor MB 835 Ab ersetzt. Zunächst kamen aber die schwächeren MB 820 Bb und MD 650 zum Einbau. Da der Betriebsdienst aber Bedarf an stärkeren Loks anmeldete, beschaffte die DB ab 1962 noch 370 der als Baureihe V100.20 (später BR 212) eingereihten 1350-PS-Ausführung. Diese unterscheidet sich vorwiegend durch den längeren vorderen Vorbau mit geänderter Kühlanlage von der V100.10 (später BR 211). Nachdem die V100.10 oft an ihrer Leistungsgrenze arbeiteten nahm ihre Zuverlässigkeit ab und so begann man ab 1970 in großem Stil, den Motor gegen den stärkeren MTU-12V 652 TA10 zu tauschen, der sich seit 1962 ab Werk in den V100.20 bewährte. In den 1980er-Jahren besaß etwa ein Drittel der 211 den stärkeren Motor. Äußerlich auffallend waren die Vorsatzschneepflüge, die rund 140 der 211 und 120 der 212 zumindest zeitweise trugen. 55 Loks der 211 und 230 Exemplare der 212 stattete man mit einer Wendezug- und Mehrfachtraktionssteuerung aus. Mehr als 150 von der DB ausgemusterte Exemplare beider Typen fanden in Frankreich, mehr als 50 weitere in Italien Aufnahme. Die Österreichische ÖBB bekämpfte mit 34 als BR 2048 eingereihten 211 einen vorübergehenden Lokmangel und setzte sie bis 2004 ein. Heute finden sich zahlreiche 211, 212 und 213 auch bei Privatbahnen in Deutschland.

Modell

- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Digital schaltbare Kupplung
- Situationsabhängig motorisch angetriebenes Lüfterrad im langen Vorbau
- Glockenanker-Motor mit Schwungmasse
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf alle vier Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Schaltbarer Raucherzeuger mit Rauchaustritt synchron zum LokSound
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Hochwertiger Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Digitalisierte Originalgeräusche einer V100 mit Mercedes-Motor
- Quietschgeräusch durch Kurvensensor bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel (Lampen schalten sich vorbildgerecht nacheinander zu), zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Separat angesetzte Griffstangen, Trittstufen teilweise durchbrochen
- Filigrane Gitter an der Frontseite der V100.10/BR 211
- Abnehmbares, von Magneten gehaltenes Dach (Achtung: Modell nicht am Dach anheben!)
- Feinst detaillierte, mehrfarbig ausgeführte Führerstände, Lokführerfigur
- Gefederte Puffer
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers und Pufferträger-Zurüstteile liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer V100.10/BR 211 = 139 mm, BR 212 = 141,4 mm

31571, Diesellok, H0, 211 055 DB, ozeanblau/beige, Ep. IV, DC/AC



479,00 € UVP *)

31572, Diesellok, H0, 211 058 DB, altrot, Ep. IV, DC/AC



479,00 € UVP *)

31574, Diesellok, H0, 2048 011 ÖBB, rot, Ep. V, DC/AC



479,00 € UVP *)

31575, Diesellok, H0, 212 100 DB, verkehrsrot, Ep. V, DC/AC



479,00 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

KG 230 B



Vorbild

In der Leistungsklasse einer Köf III bot Deutz ab 1962 die zweiachsige dieselhydraulische KG 230 B an. KG steht dabei für Kleinlok mit Gelenkwellenantrieb, 230 für die Leistung in PS und B für die Achsfolge. Der hauseigene luftgekühlte Zwölfzylindermotor A12L714 leistete 230 PS bei 2000 1/min. Die sieben für explosionssensible Werke gebauten KG 230 trugen abweichend einen wassergekühlten Sechszylinderdieselmotor. Die Getriebe der meisten Lokomotiven wurden zugunsten der Zugkraft auf eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 20 und 30 km/h eingestellt. Je nach Gleislage ließen die Besteller im Rahmenbereich zusätzliches Metall unterbringen, sodass die Loks mit einem Gewicht von 26 bis 36 t geordert werden konnten. Die beiden Loks der Bayernhafen AG, die BEHALA-Loks besaßen sogar Mehrfachsteuerungseinrichtungen. Trotz des mittlerweile fortgeschrittenen Alters tragen viele der heute noch im Einsatz befindlichen Zweiachser noch ihren ursprünglichen Motor. Da die meisten Betriebe nur wenige Triebfahrzeuge besaßen, hielt man sie technisch in ordentlichem Zustand, da auf sie ja nicht verzichtet werden konnte.

Die Liste der Eigentümer liest sich wie ein Who-is-who der europäischen Groß-Industrie: BP, VTG, Thyssen-Krupp, Mannesmann, Feldmühle AG, Rheinpreußen, um nur einige zu nennen. Die bekannte Privatbahn HVLE lackierte ihre KG 275 sogar in den bekannten Firmenfarben. Auch für die Hafen-Logistik beispielsweise bei Luxport in Wasserbillig setzte man auf die Standfestigkeit und Zugkraft der luftgekühlten Zweiachser. Die große Qualität der Konstruktion zeigt sich daran, dass die Loks bei fehlendem Bedarf nicht etwa verschrottet, sondern weiterverkauft werden.

Modell

- Rahmen und Vorbauten aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter an der Stirnseite des langen Vorbaus
- Fein detaillierter mehrfarbig ausgeführter Führerstand
- Zahlreiche Details am Chassis separat angesetzt
- Separat angesetzte und teilweise durchbrochene Trittstufen
- Freistehende Griffstangen
- Federpuffer
- Eingesetzte Lokführerfigur
- Höhenverstellbare digitale Rangier-Kupplung für alle Bügelkupplungen
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- Antrieb auf beide Achsen, ein Haftreifen
- LokSound-5-Decoder für DCC-, Motorola®-, M4 und Selectrix®-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Raucherzeuger synchron zum LokSound
- Digitalisierte Originalgeräusche einer Lok mit luftgekühltem 12-Zylinder-Deutz-Motor A12 L 714 beziehungsweise einer wassergekühlten Lok mit BA6M-716-Deutz-Dieselmotor
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung, 31431 und 31439 mit Blinklicht
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Fahrgestell-Beleuchtung
- Länge über Puffer = 92,3 mm

31431, Diesellok, H0, ThyssenKrupp, blau, Ep. V, DC/AC



379,00 € UVP *)

31435, Diesellok, H0, 5 VTG, rot, Ep. V, DC/AC



379,00 € UVP *)

31436, Diesellok, H0, Lok 1 HVLE, orange, Ep. VI, DC/AC



379,00 € UVP *)

31438, Diesellok, H0, V19 BP, grün, Ep. V, DC/AC



379,00 € UVP *)

31439, Diesellok, H0, 26 Mannesmann, gelb, Ep. IV, DC/AC



379,00 € UVP *)

31446, Diesellok, H0, Portlux SA, rot, Ep. IV, DC/AC



379,00 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

V60



Vorbild

Ab 1956 beschaffte die Deutsche Bundesbahn DB die dreiachsige Rangierlok V60, um den Verschiebedienst zu modernisieren.

Man entschied sich für einen Antrieb mit Kuppelstangen und Blindwelle. Mit einer Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h im Streckengang war die Lok genauso schnell wie die damals üblichen Durchgangsgüterzüge. Der kohlegefeuerte Warmhalteofen (Dofa-Ofen) diente nur zum Warmhalten der abgestellten V60. Ab den 1990er-Jahren ersetzte die DB die Öfen durch mit Fremdstrom betriebene Warmhaltegeräte. DB-intern werden die Serienmaschinen in leichte und schwere Loks unterteilt. Äußerlich unterscheiden sich beide Typen nicht. Die 54 t auf die Waage bringende schwere Ausführung besitzt einen stärker dimensionierten Rahmen als die nur 48 t wiegende leichten Loks. Mit Einführung der computergerechten Bezeichnungen im Jahre 1968 erhielten die leichten Loks die Baureihennummer 260, die schweren wurden als 261 geführt. Zunächst einheitlich in Purpurrot geliefert, machten die Dreikuppler die meisten Farbkonzepte der DB mit. 1975 lackierte man die erste Lok ihrer Baureihe in Ozeanblau-Beige, 1987 erschien die erste orientrote Maschine. Durch eine 1987 durchgeführte Umzeichnung der Loks in die Baureihen 360 und 361 teilte die DB die Maschinen den Kleinloks zu und besetzte sie mit als Lokpersonal ausgebildeten Rangierern. Die mit Automatischer Kupplung (AK) und Funkfernsteuerung ausgerüsteten Maschinen erhielten die Bezeichnung 364 (leichte Bauart) und 365 (schwere Bauart).

Die BR 362 und 363 entstanden erst ab 1992 und bezeichnen Loks, die mit dem Caterpillar-Motor 3412 DI-TA anstatt des originalen Maybach GTO 6 / GTO 6A ausgerüstet wurden. Äußerst beliebt sind die betagten Dreiachser bei Museumsbahnen. Sie werden oft an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen verliehen, oder befördern wie V60 114 der Dampfbahn Fränkische Schweiz unermüdlich Fotogüterzüge oder Museumspersonenzüge.

Modell

- LokSound-Decoder für DCC mit RailComPlus®, Motorola®, M4 und Selectrix
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus® oder mfx®-Funktionalität
- Universalelektronik mit Steckschleifer
- Neu entwickelter lastabhängiger Raucherzeuger synchron zum LokSound
- Doppellautsprecher mit großer Schallkapsel
- 31 Sonderfunktionen
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- Digital fernbedienbare Kupplung in NEM-Schacht
- Vorbildgetreue Spitzenbeleuchtung, Kabinen- und Führerpultbeleuchtung
- Fahrwerkbeleuchtung
- Gravierte Lichtleiter
- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter im langen Vorbau
- Robuste und dennoch filigrane Griffstangen aus Metall und Kunststoff
- Mehrfarbiger Führerstand mit Lokführerfigur
- Länge über Puffer = 121 mm

31741, Diesellok, H0, 260 610 DB, ozeanblau/beige, Ep. IV, DC/AC



459,00 € UVP *)

31742, Diesellok, H0, 362 614 DB, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



459,00 € UVP *)

31743, Diesellok, H0, V60 114 DB/DFS, altrot, Ep. VI, DC/AC



459,00 € UVP *)

31744, Diesellok, H0, 261 652 DB, altrot, Ep. IV, DC/AC



459,00 € UVP *)

31423, Diesellok, H0, Post Lok 5, rot, Ep. IV, DC/AC



459,00 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

BR 218



Vorbild

Die Baureihe 218 bildet den Höhepunkt der Entwicklung der DB-Diesellokfamilie V160, zu der auch die Loks der Reihen V160 (später 216), 215, 217 und 210 sowie das Einzelstück 219 001 gehören. Die ersten Serienloks der V160 wurden ab 1964 dem Betrieb übergeben. Da sich bereits abzeichnete, dass die V160 mit ihrer Leistung von 1900 PS, einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und des zur Heizung von Personenzügen eingebauten Dampfheizkessels oft bis an die Grenzen der Leistungsfähigkeit gefordert wurde, erprobte die DB mit diversen Lokomotivfabriken Konzepte zur Leistungssteigerung.

Den stärkeren Loks gemein war die 40 cm größere Gesamtlänge, durch die man Raum für einen Generator schuf. Parallel zur noch mit Dampfheizung ausgerüsteten Baureihe 215 entwickelte man die Baureihe 218, deren 1. und ein Teil der 2. Serie zunächst den gleichen Motor wie die 215 besaß, aber bereits ab Werk mit einem Generator für die elektrische Beheizung der Reisezüge ausgestattet war. 44 Loks der zweiten Serie erhielten den auf eine Leistung von 2800 PS eingestellten Dieselmotor MTU MA 12 V 956 TB11. Die ab 1971 gefertigten 398 Serienexemplare der 140 km/h schnellen 218 kommen auf allen nichtelektrifizierten Strecken der ehemaligen DB vor Reise- und Güterzügen zum Einsatz. Die verkehrsblaue 218 055 der Press wurde als DB-Lok 218 458 gebaut. Die derzeit fünf betriebsfähigen 218 der in Jöhstadt ansässigen Privatbahn nehmen alle Züge an den Haken, die gerade zur Beförderung anstehen. Von bunten Silberlingen über Doppelstock- und IC-Garnituren, Kesselwagen-Ganzzügen oder gemischten Güterzügen lassen die stets gepflegten Vierachser keinen Zug stehen. Noch zu DB-Zeiten hatte 218 055 einen neuen Dieselmotor MTU 16 V 4000 R erhalten.

Eine weitere bestens gepflegte 218 stellt die 218 396 der Brohltalbahn dar. Die in den schicken Unternehmensfarben der Bahngesellschaft lackierte 218 wird von einem MTU-TB11-Motor befeuert, der sich akustisch stark vom Motor der Press-Lok unterscheidet.

Modell

- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter im Dach, geätzte Laufgitter
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden mit echten Stahlfedern
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Gefederte Puffer
- Kupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Fünfpoliger ESU-Motor mit zwei Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schneckengetriebe auf drei Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola®-, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbstständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Raucherzeuger synchron zum Loksound
- Digitalisierte Originalgeräusche einer 218
- Sensorgesteuerte Kurvengeräusche bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand und Führerpultbeleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers und eine zweite Kupplung liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 188,5 mm

31009, Diesellok, H0, 218 055 Press, blau, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP *)

31017, Diesellok, H0, 218 414 DB, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

G1000BB



Vorbild

Zu Beginn der 2000er-Jahre bestellte die Österreichische Bundesbahn ÖBB bei der Maschinenbau Kiel MaK 90 Rangierloks der Baureihe 2070. Der 12-Zylinder-Dieselmotor von Caterpillar leistet 738 kW bei 2100 1/min. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Diese bei MaK als Typ G 800 BB bezeichneten Loks stellen die Basis des 4. Typenprogramms des Herstellers dar. Der Lokbau in Kiel wurde von Vossloh übernommen und weiter entwickelt. Als leistungsstärkere Version der G800 kam auf demselben Fahrwerk die mit einem MTU-Achtzylinder-Dieselmotor 8V4000 ausgestattete G1000 auf den Markt. Die 1100 kW starke (bei 1860 1/min) und 100 km/h schnelle Lok kann für Achslasten von 18 bis 20 t und mit Länderpaketen für Rechts- und Linksverkehr geordert werden. Zwischen 2002 und 2016 lieferte Vossloh 103 Exemplare an Bahnen in Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg und in der Schweiz aus. Auch die Deutsche Bahn interessierte sich für die Vierachser und mietete Loks diverser Vermieter über mehrere Jahre an. Dabei erbrachten die Loks zuverlässig Leistungen im Güterverkehr in nahezu allen Bundesländern. Die Lokomotiven kommen im schweren Rangierdienst, aber auch vor Nahgüterzügen zum Einsatz. Die Luxemburgische Staatsbahn CFL Cargo beschaffte 2004 sechs Exemplare des Vierachsers.

Modell

- Höhenverstellbare Digitalkupplung für Bügelkupplungen und Märklin®-Kurzkupplung
- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter in den Vorbauten
- Aufwendig detaillierter Führerstand
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden
- Separat angesetzte Griffstangen
- Durchbrochene Trittstufen
- Länderspezifische Anordnung der Fahrpulte und Auspuffanlagen
- Fünfpoliger Motor mit zwei Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schneckengetriebe auf alle Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola®-, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbstständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Digitalisierte Originalgeräusche einer Vossloh G1000 BB
- Sensorgesteuerte Kurvengeräusche bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung, ECR-Lok mit Fernlicht
- Schaltbare Trittstufenbeleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 161 mm

31300, Diesellok, H0, 500 1578 MRCE, schwarz, Ep. VI, DC/AC



459,00 € UVP *)

31302, Diesellok, H0, DH 49 HGK, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



459,00 € UVP *)

31303, Diesellok, H0, 1271 026-7 Northrail, orange, Ep. VI, DC/AC



459,00 € UVP *)

31304, Diesellok, H0, FB 1487 ECR, hellgrau, Ep. VI, DC/AC



459,00 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

Class 66/77



Vorbild

Ab 2001 bot die amerikanische Electro-Motive Division (EMD) mit der bereits in Großbritannien erprobten Class 66 den Kontinentaleuropäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vergleichsweise preisgünstige Strecken-Dieselloks für schwere Güterzüge an. Die als JT 42 CWR bezeichneten Sechsachser basieren auf der einfach aufgebauten und sehr zuverlässigen amerikanischen SD40-2. Als erste Bahngesellschaft setzte ab 1999 die Häfen und Güterverkehr Köln AG HGK zwei der dieselelektrisch angetriebenen Class 66 ein. Seit 2006 fährt mit der modifizierten JT 42 CWR M eine zweite Bauserie der Class 66, die vielfach auch als Class 77 bezeichnet wird. Der äußerlich markanteste Unterschied zur ersten Serie ist die einzelne, auf der linken Lokseite eingebaute Tür zum Maschinenraum. Class 66/77 findet man heute auch in Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Dänemark, Norwegen und England. Es wurden insgesamt etwa 650 Loks an europäische Kunden ausgeliefert. Die langgestreckte, dem kleinen englischen Lichtraumprofil angepasste Silhouette, der kantige Aufbau und das Fahrwerk mit den massiven Drehgestellen und der wilden Leitungsführung machen die Class 66 unverwechselbar. Der GM-Zwölfzylinder-Zweitaktmotor 12N-710G3B-EC entwickelt eine Leistung von 3194 PS (2350 kW) Die Anfahrzugkraft beträgt 409 kN, die Dauerzugkraft 260 kN. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h können die Class 66 selbst auf Hauptstrecken mit anderen Zügen mithalten. Trotz des hohen Lärmpegels auf dem Führerstand haben sich die Loks unter Lokführern einen guten Ruf erarbeitet, wenn es darum geht, schwere Züge auch auf schlüpfrigen Schienen vom Fleck zu bekommen. In Deutschland sind auch zahlreiche Loks anderer europäischer Privatbahnen beziehungsweise Leasingnehmern unterwegs. Um die Rangierlok einzusparen, bleiben die Loks zumeist vom Anschlussgleis des Absenders bis zum Zielort des Zuges vorgespannt, wobei in Kauf genommen wird, dass die Loks auch unter Fahrdraht unterwegs sind.

Modell

- Aufbau, Rahmen und Getriebekästen aus Metall
- Durchbrochene Lüfter im Dachbereich
- Mehrfarbiger Führerstand mit Lokführerfigur
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Kupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Fünfpoliger ESU-Motor mit zwei Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf vier Achsen, vier Haftreifen
- LokSound-Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Doppellautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Lastabhängiger Raucherzeuger, synchron zum LokSound
- Digitalisierte Originalgeräusche
- Sensorgesteuerte Geräusche bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, länderspezifische Lichtfunktionen, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung schaltbar
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers, Pufferträger-Zurüstteile sowie eine zweite Kupplung liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 247 mm

31277, Diesellok, H0, Cargo Net 66402, dunkelgrau, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP *)

31283, Diesellok, H0, Lineas 513-10, dunkelblau/türkis, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP *)

31284, Diesellok, H0, Hectorrail T66 713, grau/orange, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP *)

31289, Diesellok, H0, 66587 ONE, pink, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP *)

31360, Diesellok, H0, 266 442 MEG, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP *)

31362, Diesellok, H0, DE 672 HGK, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

31363, Diesellok, H0, DE 6301 Crossrail, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP *)

31364, Diesellok, H0, 6602 Rail4Chem, grau/gelb, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP *)


DE672
HGK
DB
I am a climate hero.
RAIL4CHEM
66 02
RAIL4CHEM

NEUHEIT Containertragwagen Sgmmns



Vorbild

Für den Transport von schweren Schüttgutcontainern benötigte der mittlerweile zu VTG gehörende Güterwagenvermieter AAE vierachsige Containertragwagen mit einer Tragfähigkeit von 70t. Bei den im Bestand befindlichen 60-Fuß-Einheiten des Typs Sgns 60 hätte man bei der Beladung mit Abraum-Mulden die mittlere F A C H unbesetzt lassen müssen. Für den Verkehr mit Standard-Containern standen AAE Tragwagen in ausreichender Anzahl zur Verfügung, weshalb man sich entschied, ältere Sgns 60 zu verkürzen und diese als Sgmmns 173 mit nur 40 Fuß Nutzlänge wieder in Verkehr zu bringen. So ließ AAE mehr als 100 Waggons umbauen. Die Vierachser können je einen Container mit Längen von 40 und 30 Fuß, oder zwei 20-Fuß-Container aufnehmen. Genutzt wurden die neuen Wagen zunächst in der Baustellen-Logistik um Stuttgart 21, als Züge den Abraum unter anderen ins Sachsen-Anhaltinische Amsdorf brachten. Seit man mehrere Garnituren im Baustellenverkehr nicht mehr benötigte, setzt man die kurzen Vierachser im Verkehr mit normalen Containern ein.

Modell

- Aufbau aus Metall
- Kurzkupplungskulisse mit Normschacht
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Containerzapfen in offener und abgeklappter Darstellung liegen bei
- AC-Radsätze erhältlich unter der Art.-Nr. 41201
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer 156,4 mm

36600, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, Mulden, Set 1, DC



NEUHEIT 2026 (Werkseitig ausverkauft) 109,95 € UVP *)

36601, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, Mulden, Set 2, DC



NEUHEIT 2026 (Werkseitig ausverkauft) 109,95 € UVP *)

36602, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, Mulden, Set 3, DC



NEUHEIT 2026 109,95 € UVP *)

36603, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, Mulden, Set 4, DC



NEUHEIT 2026 109,95 € UVP *)

36604, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, Container MSKU + HLXU, DC



NEUHEIT 2026 109,95 € UVP *)

36605, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, Container MSKU + MSDU, DC



NEUHEIT 2026 109,95 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

36606, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, Container KKLU + MEDU, DC



NEUHEIT 2026 109,95 € UVP *)

36607, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, Container TGBU + MSKU, DC



NEUHEIT 2026 109,95 € UVP *)

36608, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, Container HLXU + MATU, DC



NEUHEIT 2026 109,95 € UVP *)

36609, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, Container HDMU + EGHU, DC



NEUHEIT 2026 109,95 € UVP *)

36610, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, Container CBNU + HLXU, DC



NEUHEIT 2026 109,95 € UVP *)

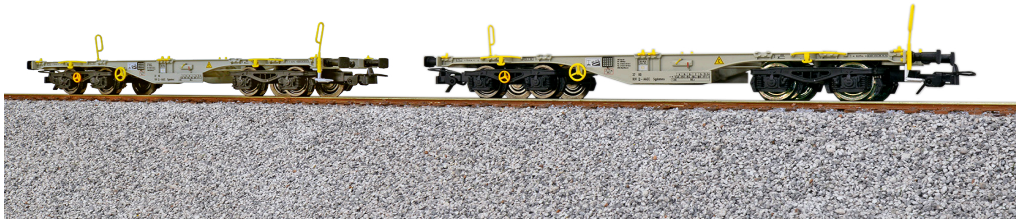
36611, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, Container EGHU + ONEU, DC



NEUHEIT 2026 109,95 € UVP *)

36612, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, ohne Ladung, DC

Symboldarstellung

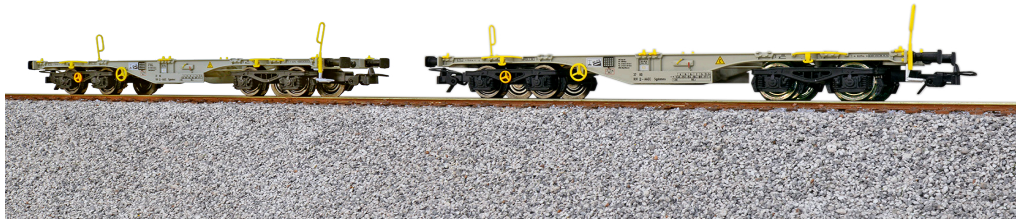


NEUHEIT 2026

Exklusiv für Wilde 13: www.w13plus.de

36613, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, ohne Ladung, DC

Symboldarstellung



NEUHEIT 2026

Exklusiv für Wilde 13: www.w13plus.de

n-Wagen »Silberling«



Vorbild

Für den Einsatz im Nahverkehr aber auch zur Verstärkung von Schnellzügen beschaffte die Deutsche Bundesbahn DB zwischen 1959 und 1977 insgesamt mehr als 4800 Wagen in drei Grundrissformen: Reine 2. Klasse, 1. und 2. Klasse sowie Steuerwagen mit Gepäck- und 2.-Klasse-Großräumen. Der Wa¬genfamilie wurde der Gattungs-Buchstabe „n“ zugewiesen. Ein Prototypwagen besaß die für den Spitz¬namen „Silberlinge“ verantwortliche, nicht lackierte Außenhaut mit gebürstetem Pfauenaugen-muster. Der Verzicht auf eine Lackierung reduzierte das Gewicht um etwa zwei Tonnen. Die ersten Steuerwagen besaßen am Führerstandsende eine Übergangsmöglichkeit zum nächsten Wagen, wes-halb der Lokführer rechts des Ganges in einem zugigen kleinen Räumchen („Hasenkasten“) saß, das verschlossen wurde, wenn der Wagen in Zugmitte lief. Ab 1972 rüstete die DB zahlreiche Hasenkästen mit neuen, die komplette Wagenbreite einnehmende Führerständen aus. Nach dem Herstellerwerk des Prototyps nennt man die Kopfform „Karlsruher Kopf“.

Um den Nahverkehr attraktiver zu gestalten, ließ die DB ab 1984 mehrere Garnituren innen mo-dernisie-ren und außen in Kieselgrau-Orange lackieren und setzte sie mit passender 218 unter dem Produktna¬men City-Bahn beispielsweise zwischen Köln und Gummersbach ein. Bei mehreren 1./2.-Klasse-Wagen änderte man die Innenraum-Aufteilung und installierte in Wagenmitte einen Café-Bereich. Der Erfolg des Produkts bewog die DB, ab 1990 weitere Wagen durch neu bezogene Sitze, geänderte Gepäck¬ablagen und eine neue Außenlackierung zu modernisieren. Es entstand eine Viel-zahl unterschiedlicher Varianten der als Re-Design-Wagen bezeichneten Typen. Das Ausbesserungswerk Wittenberge modernisierte auch Steuerwagen und stattete diese mit einer neuen Kopfform aus. Mehr als 60 Jahre nach Indienststellung der ersten Serienwagen, fahren noch einige Garnituren als Ersatzzü-ge. Etliche Fahrzeuge verkaufte die DB auch an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen wie Train Rental GmbH TRI oder die Gesellschaft für Fahrzeugtechnik GfF, die die DB-Klassiker mit eleganten neuen Lackierungen einsetzt.

Modell

- Maßstäbliche H0-Modelle der n-Wagen Silberling
- Mehrfarbige Inneneinrichtung
- Separat eingesetzte Sitzbänke
- Steuerwagen mit separat schaltbarer Stirn-, Führerstand-, Gepäckraum- und Fahrgastraumbeleuch-tung. Fernlicht beim Wittenberger Steuerwagen
- Gefederte Faltenbälge
- Freistehende Griffstangen
- Trittstufen an den Wagenenden und an den Einstiegen als durchbrochene Ätzteile
- Nachbildung der Wellenradscheiben bei silbernen und City-Bahn-Wagen, Nachbildung der glatten Scheibenräder bei verkehrsroten und türkisen Wagen
- Mehrteilige Drehgestelle mit Nachbildung der Klotz- oder Scheibenbremsanlage
- Achslagerbleche und Halbachsen für reibungsfreie Achtpunkt-Stromabnahme
- Einfache Nachrüstung der Sitzwagen mit einer ESU-Innenbeleuchtung
- Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- Optionaler AC-Radsatz unter der Art.-Nr. 41200 erhältlich
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 303 mm

36067, n-Wagen, H0, Bnrz 451.4, 80 22-34 240-8, 2. Kl, GfF Ep. VI, blau-weiß, DC



74,90 € UVP *)

36068, n-Wagen, H0, Bnrz 450.3, 80 22-35 706-7, 2. Kl, GfF Ep. VI, blau-weiß, DC



74,90 € UVP *)

36069, n-Wagen, H0, AB nrz 418.4, 80 31-34 359-5, 1./2. Kl, GfF Ep. VI, blau-weiß, DC



74,90 € UVP *)

36070, n-Wagen, H0, Bnrdzf 483.1, 80 80-35 163-0, Steuerwagen, GfF Ep. VI, blau-weiß, DC



134,90 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

36477, n-Wagen, H0, Bnrzb778.1, 22-34 021-2, 2. Kl., DB Ep. IV, orange, lichtgrau, DC



74,90 € UVP *)

36478, n-Wagen, H0, Bnrzb778.1, 22-34 004-8, 2. Kl., DB Ep. IV, orange, lichtgrau, DC



74,90 € UVP *)

36482, n-Wagen, H0, BDnrzf784.1, 82-34 265-2, Steuerwagen, DB Ep. IV, orange, lichtgrau, DC



134,90 € UVP *)

36510, n-Wagen, H0, Bnrz 451.4, 22-34-112-9, 2. Kl, DB Ep. VI, lichtgrau/gelb/grau, DC



74,90 € UVP *)

36511, n-Wagen, H0, Bnrz 450.3, 22-35 927-9, 2. Kl, DB Ep. VI, lichtgrau/gelb/grau, DC



74,90 € UVP *)

36512, n-Wagen, H0, AB nrz 418.4, 31-34 074-0, 1./2. Kl, DB Ep. VI, lichtgrau/gelb/grau, DC



74,90 € UVP *)

36513, n-Wagen, H0, Bnrdzf 483.1, 80-35 188-7, Steuerwagen, DB Ep. VI, lichtgrau/gelb/grau, DC



134,90 € UVP *)

36515, n-Wagen, H0, Bnrz 450.3, 22-35 932-9, 2. Kl, DB Ep. V/VI, verkehrsrot, DC

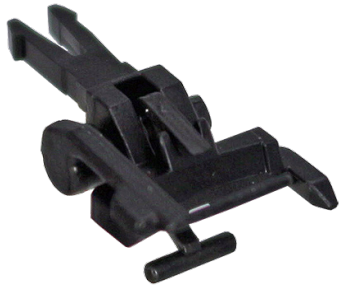


74,90 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

Universal-Kurzkupplung

19,95 € UVP *)



Die ESU Universal-Kurzkupplung passt in jeden NEM-Schacht und ist die perfekte Ergänzung zu unseren Rangierloks aus der ESU Engineering Edition: Sie kuppeln problemlos ein und aus und sind darüber hinaus kompatibel zu allen gängigen Bügelkupplungen sowie der Roco® Universalkupplung und der Märklin® Kurzkupplung.

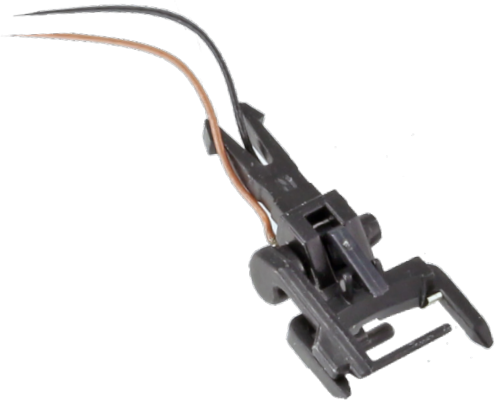
Während der robuste Kupplungsbügel aus Zinkdruckguss besteht, ist die gesamte Kupplung dennoch sehr filigran ausgeführt.

Wir liefern die Kurzkupplung im 10er Set.

41000, Universalkupplung, Bügelkupplung EEE, Waggons H0, 10er Set

Stromführende Kupplung

19,95 € UVP *)



Mit unserer neuen stromführenden Kurzkupplung können Sie zuverlässig Strom von einem Wagen in den anderen übertragen, ohne in jedem Waggon separate Stromschleifer oder gar Mittelschleifer installieren zu müssen. So vermeiden Sie unnötigen Reibungswiderstand.

Die Kupplung ist zweipolig ausgeführt, so dass problemlos der Strom für die Innenbeleuchtung oder Rücklichter Ihrer Waggons übertragen werden kann. Aber auch ein Lautsprecher kann mit unserer Kupplung beispielsweise in einem Geisterwagen installiert und vom in der Lok befindlichen LokSound Decoder gespeist werden. Die Federkontakte können mit bis zu 1A belastet werden.

Die mechanische (Kurz)-Kupplung erfolgt über einen herkömmlichen Bügel und sorgt für eine zuverlässige Verbindung der Waggons untereinander.

Die Kupplung kann in jeden NEM 362-Normkupplungsschacht eingesteckt werden. Die beiden bereits montierten, superflexiblen Anschlusslitzen sorgen für eine optimale Beweglichkeit von Drehgestellen und Kupplungskinematik.

Die Kupplung wird in einer 2 Stück Packung geliefert.

41001, Stromführende Kupplung 2-polig für NEM-Kupplung. Zwei Stück Packung

Automatische, elektromagnetische Kupplung

25,95 € UVP *)



Die von den Lokomotiven der ESU Engineering Edition seit Ende 2021 bekannte, vielfach optimierte elektromagnetische Digitalkupplung ist nun auch separat zur Nachrüstung von Fahrzeugen mit NEM-Schacht verfügbar.

Dank der integrierten Höhenverstellung lässt sich die Kupplung einfach an das zur Nachrüstung vorgesehene Triebfahrzeug anpassen. Zwei hochflexible Kabel mit zweipoligem Stecker (passend für einige ESU Lokomotiven) sind bereits an der Kupplung angelötet.

Die Kupplung kuppelt und entkuppelt alle am Markt üblichen Bügelkupplungen (auch aus magnetischem Material), der ESU- und Roco®-Universalkupplung sowie der Märklin®-Kurzkupplung.

Zur Ansteuerung wird ein ESU LokSound 5 oder LokPilot 5 dringend empfohlen, da diese über den passenden Ansteuermodus verfügen.

41002, Automatische, elektromagnetische Digitalkupplung, verstellbar, mit Kabel 2-pol RM1.0mm, Kabellänge 25mm

Premium-Lokliege

24,95 € UVP *)



Die ESU Premium-Lokliege ist das ideale Werkzeug zur Wartung und Pflege Ihrer Lokomotiven. Zum perfekten Arbeiten sind zwei Einbuchtungen vorhanden: Die Lok kann kopfüber eingeklemmt werden, um bequem den Unterboden der Lok erreichen zu können. In der klassischen Schrägablage können Sie bequem die Seitenwände der Lok erreichen oder die Lok nahezu senkrecht aufstellen, um gut das Innenleben der Lok erreichen zu können.

Die Premium-Lokliege besteht aus einem weichen, feinporigen Schaumstoff mit hoher Rückstellkraft. Dadurch können sich Kleinteile wie Grifftstangen, Antennen oder Stromabnehmer nicht verhaken und reduzieren so die Möglichkeit von Beschädigungen auf ein Minimum. Das Material ist beständig gegen Öl, Fett und andere Reinigungsmittel.

Zur sicheren Ablage von Kleinteilen und Schrauben ist eine magnetische Ablagevertiefung auf gesamter Länge vorhanden.

Die Premium-Lokliege ist 328mm lang und anreihbar, so dass auch längere Lokliegen für die Wartung von Triebwagen entstehen können.

41010, Lokliege, Wartungsliege 33cm aus Spezialschaum, für N, TT und H0, mit Magnetstreifen für Kleinteilefixierung, anreihbar

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

Rauchdestillat

10,95 € UVP *)



Unser Dampf-Rauchdestillat wurde speziell für den Einsatz in unseren Diesel- und Dampfloks der ESU Engineering Edition entwickelt. Es produziert einen realistisch dichten, weißen Dampf und verdampft rückstandsfrei, ohne die sonst üblichen Spuren im Raucherzeuger, auf Lok-, und Gebäudedächern oder Anlagenflächen. Es ist zudem mit Alkohol leicht abzuwischen und greift die Lackierung oder Alterung Ihrer Modelle nicht an.

Obwohl ursprünglich für unsere eigenen Modelle gedacht, kann es mit allen bekannten Dampferzeugern verwendet werden, auch in Schiffsmodellen oder Modellhäusern.

51990, Dampf-Rauchdestillat, 125 ml Flasche

Scheibenradsatz AC

9,49 € UVP *)



Unsere Pullman Eilzugwagen und n-Wagen »Silberling« werden ab Werk mit Gleichstromradsätzen ausgeliefert. Für einen reibungslosen Betrieb auf Mitteilleitergleisen (z.B. Märklin® C-Gleis) empfehlen wir Ihnen, unseren neuen Scheibenradsatz AC zu verwenden: Dank angepasster Spurweite und Achskranzhöhe werden Ihre Pullman Wagen sanft auch über enge Weichenstraßen gleiten.

Die Scheibenradsätze werden in einer 4 Stück Packung geliefert.

41200, Scheibenradsatz AC für Spitzenlagerung, Personenzugwagen, Durchmesser 10,8 mm, Achslänge 23,1mm. 4 Stück Packung

41201, Scheibenradsatz AC für Spitzenlagerung, Güterzugwagen, Durchmesser 10,8 mm, Achslänge 22,0mm. 4 Stück Packung


110 243-3
110 243-3

Benelux / Frankreich

Train Service Danckaert bv/srl
Hamiltonpark 14
BE-8000 BRUGGE
Phone +32 (486) 982 857
contact@tsdbvba.be
www.loksound.be / www.loksound.nl

Großbritannien

Rapido Trains UK
Unit 5 Clinton Business Centre
Lodge Road
GB-TN12 0QF STAPLEHURST, KENT
www.esuuk.co.uk

Italien

Essemme S.R.L. - Modellismo
Via Fiuggi N.2
IT-20159 MILANO
Phone +39 (27) 38 41 51
info@essemmemodel.com
www.essemmemodel.com

Schweiz

Arwico AG
Brühlstrasse 10
CH-4107 ETTINGEN
Phone +41 (61) 7 22 12 22
sekretariat@arwico.ch
www.arwico.ch

Ihr Modellbahnfachhändler

»mfx« ist eine eingetragene Marke der Firma Gebrüder Märklin & Cie. GmbH
»märklin« ist eine eingetragene Marke der Firma Gebrüder Märklin & Cie. GmbH
»SELECTRIX« ist eine eingetragene Marke der Firma Märklin Holding GmbH

Copyright 2026 by ESU electronic solutions ulm GmbH&Co KG. Änderungen, Liefermöglichkeiten und alle Rechte vorbehalten. Elektrische und Mechanische Maßangaben sowie Abbildungen ohne Gewähr. LokSound Produkte sind im Fachhandel erhältlich. »LokSound«, »LokPilot«, »ECoS«, »ESU Navigator«, »ECoSControl Radio«, »SwitchPilot« ist ein eingetragenes Warenzeichen der ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Motorola ist ein eingetragenes Warenzeichen der Motorola Inc., Tempe-Phoenix, USA. Alle anderen genannten und gezeigten Marken oder Warenzeichen sind eingetragene Marken oder eingetragene Warenzeichen ihrer jeweiligen Eigentümer und ggf. nicht gesondert gekennzeichnet. Aus dem Fehlen der Kennzeichnung kann nicht geschlossen werden, dass es sich bei einem Begriff oder einem Bild nicht um eine eingetragene Marke oder ein eingetragenes Warenzeichen handelt.

Copyright 2026 by ESU electronic solutions ulm GmbH &Co KG. Products and all specifications are subject to change without notice. All rights reserved worldwide. »LokSound« is a registered trademark of ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Märklin is a registered trademark of Gebr. Märklin & Cie GmbH, Göppingen. Motorola is a registered trademark of Motorola Inc., Tempe-Phoenix, USA. Other trademarks are the property of their owners.

ESU electronic solutions ulm GmbH & Co. KG
Edisonallee 29
D-89231 Neu-Ulm
Deutschland
Tel.: +49 (0) 731 - 18 47 80
Fax.: +49 (0) 731 - 18 47 82 99
info@esu.eu

www.esu.eu

USA & Kanada
ESU LLC
3625 Betty Dr Suite A
Colorado Springs, CO 80917
USA
Phone +1 (720) 303-3980
info@loksound.com

4 044645 529942