



NEUHEITEN 2025

LOKS UND WAGEN IN SPUR H0 UND N



H0

N



MODELLE, DIE GESCHICHTEN ERZÄHLEN: ENTDECKEN SIE UNSERE DIESJÄHRIGEN HIGHLIGHTS!

Mit dem BRAWA Neuheitenprospekt 2025 präsentieren wir Ihnen erneut rund 200 faszinierende Modelle, die das Herz jedes Modellbahnliebhabers höherschlagen lassen. Freuen Sie sich auf eine Vielzahl neuer Loks und Wagen in den Spurweiten H0 und N, darunter verschiedene Formneuheiten und Weiterentwicklungen.

Ein besonderes Highlight ist das 100-jährige Jubiläum der legendären Dampfloks BR 01. Zu diesem Anlass bieten wir einen exklusiven Jubiläumsumzug an, der die Geschichte und Eleganz dieser einzigartigen Lokomotive zeigt. Besonders beeindruckend ist die 01 008, die 1925 als 12.000ste Lokomotive der Borsig Lokomotivwerke GmbH an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert wurde. Aufgrund damals noch gültiger Lackiervorgaben erhielt sie eine außergewöhnliche Farbgebung. BRAWA nimmt dieses Jubiläum zum Anlass, um die neuesten Modelle der BR 01 und BR 02 im historischen Auslieferungszustand detailreich nachzubilden.

Auch im Bereich der Güterwagen gibt es 2025 zahlreiche Highlights. Der Gedeckte Güterwagen G10 wird als komplette Neuentwicklung erscheinen, mit noch schöneren Details. Zudem erweitern wir unser Sortiment um den zweiachsigen Kesselwagen für chemische Transporte sowie den Gedeckten Güterwagen G1mehs50 und die leichten Güterzüge der Bauart G1lm(e)hs 52, die durch ihre Vielseitigkeit überzeugen. Für den landwirtschaftlichen Gütertransport präsentieren wir außerdem die formneuen Gedeckten Güterwagen GGr15, die speziell für den Getreidetransport entwickelt wurden.

Entdecken Sie darüber hinaus viele weitere spannende Modelle in gewohnter BRAWA-Originaltreue. Lassen Sie sich von den vielen faszinierenden Details überraschen!

Viel Freude beim Stöbern und Entdecken Ihrer neuen Lieblingsmodelle wünscht Ihnen Ihr BRAWA-Team!

© AUFNAHME AUS: DIE BAUREIHE 01, BAND 1 VOM EK-VERLAG, SAMMLUNG DR. BRIAN RAMPF



100

JAHRE
BR 01

1925: Der Anfang einer Legende

Ende 1925 übergaben die Lokfabriken Borsig und Henschel die ersten Loks der BR 01 & 02 an die Deutsche Reichsbahn. Damals waren die Loks mit einem kurzen 2'2T30 Tender gekuppelt, der das Wenden auf den zu der Zeit üblichen 20 m Drehscheiben ermöglichte.

1930er-Jahre: Die BR 01 erobert die Schienen

Einsatz auf den prestigeträchtigsten Schnellzugstrecken. Mitte der 1930er-Jahre wurden die späteren 2'2T32 Tender eingesetzt, um den gestiegenen Anforderungen an Reichweite und Kapazität gerecht zu werden.



WILLKOMMEN ZU DEN BRAWA NEUHEITEN 2025!

H0

02 SPUR H0
02 Dampfloks
08 Elloks
11 Dieselloks
16 Triebwagen

20 Personenwagen
26 Güterwagen
51 Sondermodell zu
Ostern 2025

N

52 SPUR N
52 Elloks
54 Dieselloks
55 Triebwagen



1940er-Jahre: Kriegsjahre

Die BR 01 wird auch in Kriegszeiten genutzt, jedoch häufig zweckentfremdet. Zusätzlich kam der größere 2'2'T34 Tender zum Einsatz.

1950er-Jahre: Wiederaufbau und Glanzzeit

Die BR 01 spielt eine Schlüsselrolle im Nachkriegsbahnverkehr. Ein typischer Vertreter der Nachkriegs-Eilzüge war der E 230 (siehe Seite 2/3).

1960er-Jahre: Ende der Dampfloks-Ära

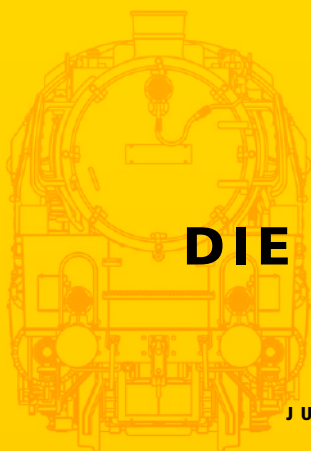
Die BR 01 wird schrittweise durch Diesel- und Elektrolokomotiven ersetzt.

2025: Das Jubiläum

Die BR 01 feiert 100 Jahre!

100

JAHRE



DIE SCHNELLZUGLOK BR 01 FEIERT 100 JAHRE!

JUBILÄUMSZUG: DIE SCHNELLZUGLOK BR 01 ALS
ZUGKOMBINATION E 230

Feiern Sie mit uns 100 Jahre Schnellzuglokomotive der Baureihe 01! Zu diesem besonderen Anlass präsentieren wir eine vorbildgerechte Zugkombination des legendären E 230, der in der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre Reisende von Dortmund nach Köln beförderte.

Der E 230 war ein typischer Vertreter der Nachkriegs-Eilzüge und setzte sich aus einer Kombination von sechs Altbau-Eilzugwagen und modernen Städteexpresswagen (yl-Wagen) zusammen. Alle Wagen stammten aus dem Bestand des Dortmunder Hauptbahnhofs und spiegelten die Vielfalt der damaligen Eisenbahngesellschaft wider.

Die Zuglokomotive stammte hingegen vom Bahnbetriebswerk Köln Betriebsbahnhof. Häufig kam hier die Baureihe 01 oder 03 zum Einsatz – darunter auch die berühmte 01 100, die in unserem Modell detailgetreu

nachgebildet wurde. Mit ihrer kraftvollen Bauweise und markanten Optik prägte die BR 01 das Bild des Schnellzugverkehrs jener Zeit.

Auf seiner nördlichen Route führte der Eilzug E 230 Reisende durchs Ruhrgebiet:

Dortmund Hauptbahnhof – Rauxel – Herne – Wanne-Eickel – Gelsenkirchen – Essen-Altenessen – Oberhausen – Duisburg – Düsseldorf. Am späten Nachmittag erreichte der Zug schließlich sein Ziel: Köln Hauptbahnhof.

Lassen Sie die Ära der 1950er-Jahre mit der BRAWA Schnellzuglok BR 01 und den dazu passenden Personenwagen wieder aufleben – individuell nach Ihren Wünschen zusammengestellt, für ein authentisches Eisenbahnerlebnis auf Ihrer Modellbahnanlage!

Schnellzuglok BR 01 DB

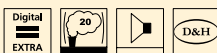
Betriebs-Nr. 01 100



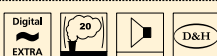
Best.-Nr.
70100



Best.-Nr.
70102



Best.-Nr.
70103



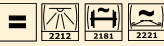
Modell: Durchbrochener Barrenrahmen aus Zinkdruckguss; Speichenräder aus Zinkdruckguss; filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall; Antrieb im Tender für optimale Fahreigenschaften; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; Normschacht hinten kulissengeführt; vorbildgerechte Stehkesselrückwand; Einzelachslagerung aus Metall; maßstäblicher Achsstand; Version Digital EXTRA: Feuerflackern, Führerstandsbeleuchtung, Triebwerksbeleuchtung, Sounddecoder eingebaut, Rauchgenerator nachrüstbar



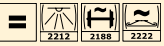
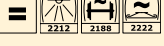


© SLG K. D. HOLZBORN



Gepäckwagen Pw4ü DB Betriebs-Nr.: 107 922 Esn	Best.-Nr. 51308 	Best.-Nr. 51309 	Best.-Nr. 51310 
			



Eilzugwagen AB4yswe DB Betriebs-Nr.: 33 525 Esn	Best.-Nr. 46214 	Best.-Nr. 46216 	Best.-Nr. 46217 
Eilzugwagen B4ye DB Betriebs-Nr.: 73 993 Esn	Best.-Nr. 46218 	Best.-Nr. 46220 	Best.-Nr. 46221 
			



Eilzugwagen AB4ymgb DB Betriebs-Nr.: 30 119 Esn	2026 NEUHEIT Vorschau auf Neuheit 2026 Freuen Sie sich jetzt schon auf die vorbildgerechte Zugkombination! Die Personenwagen AB4ymgb und B4ymg sind die perfekte Ergänzung für die originalgetreue Zusammenstellung zum Eilzug 230. Weitere Informationen finden Sie in unserem Neuheitenprospekt 2026. Vorfreude ist bekanntlich die schönste Freude!
Eilzugwagen B4ymg DB Betriebs-Nr.: 40 519 Esn	
Eilzugwagen B4ymgb DB Betriebs-Nr.: 40 660 Esn	
	





Zum Jubiläum präsentieren wir die neuesten BRAWA-Modelle der BR 01 & 02 im originalen Auslieferungszustand – ausgestattet mit dem **formneuen Tender 2'2 T30**.

Schnellzuglok BR 01 DRG

Betriebs-Nr. 01 008
Rbd Erfurt; Bw Erfurt

Im Jahr 1925 fertigte die Borsig Lokomotivwerke GmbH mit der 01 008 ihre 12.000ste Lokomotive und übergab sie an die Deutsche Reichsbahn. Zu dieser Zeit galten noch alte Lackiervorgaben für Lokomotiven, weshalb die 01 008 im Gegensatz zum später bekannten schwarz/roten Anstrich in den für preußische Lokomotiven typischen Farben Braungrün, Rotbraun und Tiefschwarz lackiert wurde. Akzente setzte man durch schwarze Absetzlinien, beispielsweise an den Kesselspannbändern, der Zylinderverkleidung und den Tenderseitenflächen.



Best.-Nr. **40992**
Analog BASIC+ 20

Best.-Nr. **40994**
Digital EXTRA 20 D&H

Best.-Nr. **40995**
Digital EXTRA 20 D&H



Modell: Durchbrochener Barrenrahmen aus Zinkdruckguss; Speichenräder aus Zinkdruckguss; filigrane Treib- und Kuppelstangen aus Metall; Antrieb im Tender für optimale Fahreigenschaften; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; Normschacht hinten kulissengeführt; vorbildgerechte Stehkesselrückwand; Einzelachslagerung aus Metall; maßstäblicher Achsstand; Version Digital EXTRA: Feuerflackern, Führerstandbeleuchtung, Triebwerksbeleuchtung, Sounddecoder eingebaut, Rauchgenerator nachrüstbar

Schnellzuglok BR 01 DRG

Betriebs-Nr. 01 001
Rbd Essen; Bw Hamm Pbf

Der ursprünglich bei der Auslieferung verwendete Anstrich in Braungrün, Rotbraun und Tiefschwarz wurde bereits in den ersten Betriebsjahren durch den später gültigen Farbton aus Tiefschwarz und Feuerrot ersetzt.



Best.-Nr. **40996**
Analog BASIC+ 20

Best.-Nr. **40998**
Digital EXTRA 20 D&H

Best.-Nr. **40999**
Digital EXTRA 20 D&H



Schnellzuglok BR 01 DB

Betriebs-Nr. 01 133
BD Münster, Bw Rheine

Die Lokomotiven des Bw Rheine erbrachten regelmäßig Zugleistungen zum nahegelegenen Grenzbahnhof Oldenzaal in den Niederlanden. Um die Lokomotiven dort auf der 20-Meter-Drehscheibe wenden zu können, wurden mehrere 01- und 01 NBK-Lokomotiven in Rheine mit einem 2'2T30-Tender der letzten Bauform ausgestattet.



Best.-Nr. **70088**
Analog BASIC+ 20

Best.-Nr. **70090**
Digital EXTRA 20 D&H

Best.-Nr. **70091**
Digital EXTRA 20 D&H



* **Hinweis zum Mindestradius:** Die Modelle der Dampfloks BR 01 & 02 sind technisch für den Betrieb ab Mindestradius R 360 mm geeignet. Für optimale Fahreigenschaften empfehlen wir den Einsatz ab R 420 mm.



Schnellzuglok BR 02 DRG

Betriebs-Nr. 02 003

Rbd Erfurt; Bw Erfurt P

Parallel zu Baureihe 01 entwickelte die Deutsche Reichsbahn die stark verwandte Baureihe 02. Im direkten Vergleich zwischen der Zweizylinder- Zwillingsbauart (BR 01) und der Vierzylinder-Verbundbauart (BR 02) wurde ab 1925 bei den Bahnbetriebswerken Erfurt, Hamm P und Hof im alltäglichen Betrieb erprobt, welches die geeignetere Lokomotivbaureihe für die Deutsche Reichsbahn ist. Bedingt durch konstruktive Mängel in den Dampfwegen der Maschine, konnten die BR 02 die Vorteile der Verbundtechnik gegenüber der BR 01 nicht voll ausspielen. Die zusätzlich höheren Instandhaltungskosten sorgten dann endgültig für die Entscheidung, der BR 01 im Serienbau den Vorzug zu geben. Die zehn Lokomotiven der BR 02 wurden zwischen 1937 und 1942 im Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen in Lokomotiven der BR 01 umgebaut und als 01 011 (ex 02 001) und 01 233-241 (ex 02 002-010) umnummeriert. In diesem Zustand waren alle zehn Lokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn im Betrieb. Als Letzte wurde die 001 234-4 1972 im Bw Hof ausgemustert.



Best.-Nr. 70096	Analog BASIC+	20	20	20	Best.-Nr. 70098	Digital EXTRA	20	20	20	D&H
Best.-Nr. 70099	Digital EXTRA	20	20	20	Best.-Nr. 70099	Digital EXTRA	20	20	20	D&H
259,1	Rmin 360°	PluX 22	4		259,1	Rmin 360°	PluX 22	4		



Best.-Nr. 70092	Analog BASIC+	20	20	20	Best.-Nr. 70094	Digital EXTRA	20	20	20	D&H
Best.-Nr. 70095	Digital EXTRA	20	20	20	Best.-Nr. 70095	Digital EXTRA	20	20	20	D&H
259,1	Rmin 360°	PluX 22	4		259,1	Rmin 360°	PluX 22	4		

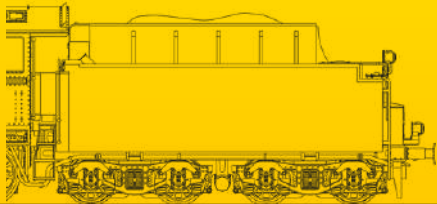
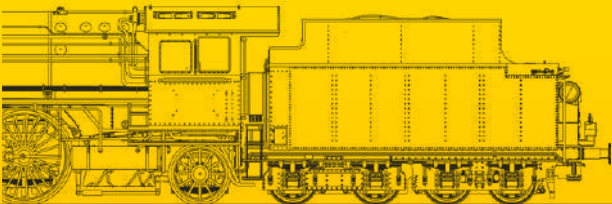
Schnellzuglok BR 02 DRG

Betriebs-Nr. 02 005

Rbd Essen; Bw Hamm



TENDER IM DETAIL: DIE UNTERSCHIEDE ZWISCHEN 2'2 T30 UND 2'2'T34



Bauart	Tender 2'2 T30 Bauart 1925, 1926 und 1939	Tender 2'2'T34
Wasservorrat	30 m³	34 m³
Kohlevorrat	10 Tonnen	10 Tonnen
Radstand	4,75 m	5,7 m
Fahrwerk	1 Drehgestell; hintere Radsätze fest im Rahmen gelagert	2 Drehgestelle
Einsatzzeit	1926 – ca. 1967/1971	1938 – 1977/1980er
Konstruktion	genietetes Tendraufbau mit separatem Rahmen	geschweißter Tendraufbau mit Rahmen
Verwendung	zusammen mit BR 01, 02, 03, 41, 43, 44	zusammen mit BR 01, 02, 03, 41, 44
Bemerkung	ermöglichte das Wenden der Lokomotiven auf 20 m Drehscheiben	Wenden erst auf den 23 m und 26 m Einheitsdrehscheiben möglich



Schnellzuglok BR S2/6 K.Bay.Sts.B. Betriebs-Nr. 3201

Die K.Bay.Sts.B. beschloss 1905, speziell für Schnellfahrversuche eine Lokomotive beim „Hauslieferanten“ Maffei in München bauen zu lassen. Am 30. April 1906 stand die neue Lokomotive erstmals unter Dampf. Sie wurde ab Mai 1906 zuerst auf der bayerischen Landesausstellung in Nürnberg gezeigt. Schon die ersten Fahrten zeigten, dass die S2/6 alle Erwartungen nicht nur erfüllte, sondern auch übertraf. Der Lauf der Lok war auch bei hohen Geschwindigkeiten sehr ruhig. Der Kessel lieferte immer genügend Dampf für das ausgewogene Vierzylindertriebwerk. Im Juli 1907 wurde schließlich bei Versuchsfahrten zwischen München und Augsburg die Rekordgeschwindigkeit von 154,4 km/h erreicht. Schneller war noch keine Dampflok auf dem europäischen Festland gefahren.



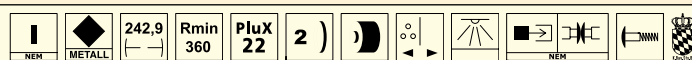
Best.-Nr.
70136



Best.-Nr.
70138



Best.-Nr.
70139



Modell: Kessel, Chassis und Tendergehäuse aus Zinkdruckguss; Tenderdrehgestelle vollbeweglich; Kurzkupplung zwischen Lok und Tender; schräg genuteter 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen; detailgetreue Nachbildung des Barrenrahmens; feine Speichenräder aus Metall; maßstabgetreue Länge über Puffer; originalgetreue Nachbildung der Kesselrückwand; Führerstandsbeleuchtung (bei Digitalbetrieb ein- und ausschaltbar); zahlreiche Ansetzteile aus Metall; feine Nachbildung der Niete und Nietenzüge; detailgetreue Nachbildung der Steuerung aus Metall; Federpuffer

Schnellzuglok BR S2/6 K.Bay.Sts.B. Betriebs-Nr. 3201

Nach den Rekordfahrten wurde die S2/6 im normalen Schnellzugdienst von München aus eingesetzt, meistens auf der Augsburger Strecke. Im Jahr 1910 wurde die Lok an das Pfälzer Netz abgegeben. Auch im täglichen Schnellzugdienst zeigte die S2/6 hervorragende Laufeigenschaften.



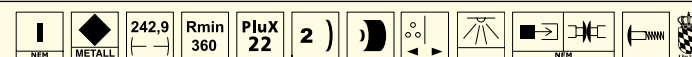
Best.-Nr.
70144



Best.-Nr.
70146



Best.-Nr.
70147



Schnellzuglok BR 15 DRG Betriebs-Nr. 15 001

Im endgültigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn wurde der S2/6 die Loknummer 15 001 zugeteilt. Buchmäßig wurde die Lok bis zu ihrer Ausmusterung 1925 beim Bw München Hauptbahnhof 1 geführt. Sie wurde jedoch nicht verschrottet, sondern im Herstellerwerk Maffei aufgearbeitet und danach konnte sie auf der Verkehrsausstellung in München bewundert werden. Nach Ende der Ausstellung ging die S2/6 an das Verkehrsmuseum in Nürnberg, wo sie heute noch zu bestaunen ist, als Leistungsbeispiel der bayerischen Lokomotivindustrie vor 120 Jahren.



Best.-Nr.
70140



Best.-Nr.
70142



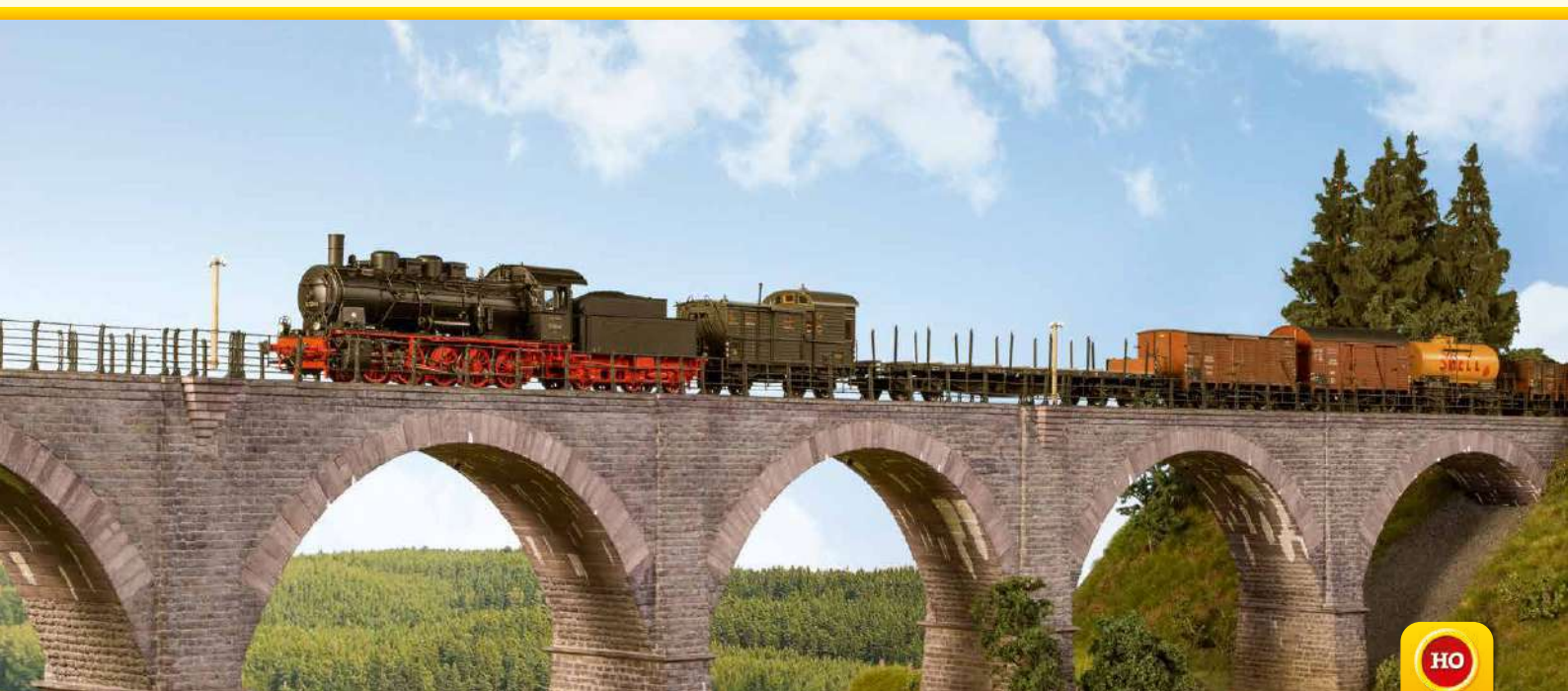
Best.-Nr.
70143



Betriebs-Nr. 57 3090
Rbd. Wuppertal; Bw Letmathe

Rbd. Wuppertal; Bw Letmathe

Nach Ende des Krieges blieb eine große Anzahl G10 verschollen. Die Direktionen der westlichen Besatzungszonen führten noch ca. 650 Maschinen in ihrem Bestand. Über 1.000 galten als verschollen oder waren bei Fremdbahnen verblieben. Im Jahr 1952 waren noch 485 Loks im Erhaltungsbestand. Die größten Bestände hatten, wie zur Reichsbahnzeit, Essen und Wuppertal. Danach folgten Stuttgart, Trier, Frankfurt und Karlsruhe.





BAYERISCHES ARBEITSTIER ÜPPIG MIT DETAILS BESTÜCKT

ELLOK EG4 / BR E73



Im Jahr 1912 begannen die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen erste Strecken zu elektrifizieren. Unter den ersten 17 elektrischen Lokomotiven waren auch zwei, die technisch völlig vom derzeit Üblichen abwichen und bereits damals äußerst innovativ waren. Während üblicherweise die Elloks den von der Dampflokomotive bekannten Stangenantrieb hatten, besaßen diese beiden Maschinen schon einen Einzelachsantrieb, wie es heute Standard bei allen modernen Elloks ist. Einzelachsantrieb bedeutet, dass jede Triebachse einen eigenen Elektromotor hat. Die beiden Lokomotiven wurden 1912 bestellt und 1914 und 1915 von Krauss (fahrzeugtechnischer Teil) und Bergmanns Elektrische Werke (elektrischer Teil) geliefert. Sie wurden in Freilassing stationiert und auf der steigungsreichen Strecke Freilassing-Berchtesgaden eingesetzt. Die beiden Loks wurden ursprünglich nach bayerischer Gepflogenheit als EG4 X 1/1 bezeichnet. Bei einem Gesamtgewicht von 56 t konnten sie eine maximale Zugkraft von 9300 kg erbringen, die Höchstgeschwindigkeit war auf 50 km/h festgelegt. Sie bewährten sich ausgezeichnet, ein Nachbau dieser Lok oder eine Weiterentwicklung

dieses Antriebskonzeptes unterblieb jedoch zunächst, erst 20 Jahre später kam der Einzelachsantrieb zum Durchbruch. Offensichtlich waren die Loks ihrer Zeit zu weit voraus. Die beiden bayerischen EG4X1/1 waren nach dem ersten Weltkrieg noch vorhanden und wurden von der Deutschen Reichsbahn, Gruppenverwaltung Bayern übernommen.

Ab 1923 wurde die komplizierte Bezeichnung durch das einfachere EG1 ersetzt, bei der DRG erhielten sie dann ab 1926 die Baureihe E73 zugewiesen. Die beiden Loks waren immer in Freilassing beheimatet, neben ihrer Stammstrecke wurden sie auch im Rangierdienst in Salzburg verwendet. Offenbar war man auch bei der DRG mit ihnen sehr zufrieden, denn erst 1937 und 1941 schieden sie aus dem Dienst. Eine der beiden Loks wurde zu einem Schneepflug umgebaut, der dann noch lange Jahre treue Dienste leistete.

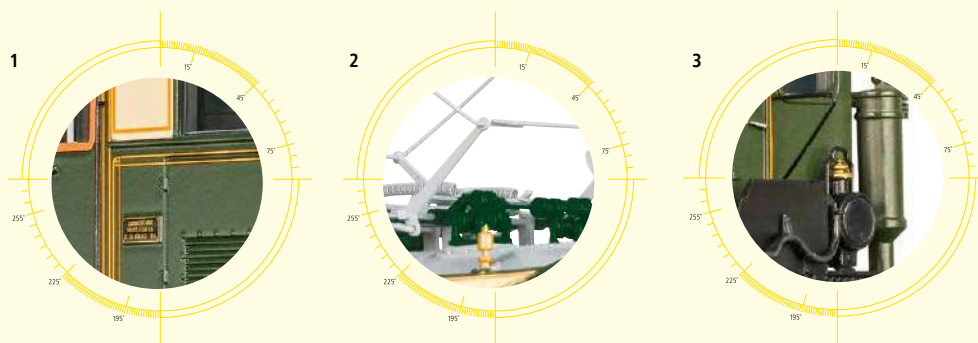


- Frei stehende Trittstufen und Griffstangen
- Extra angesetzte Sandfallrohre
- Fein gravierte Lüftergitter

- Fein detailliertes Fahrwerk
- Extra angesetzte Sandkästen
- Federpuffer

- Mehrteilige Laternen
- Feine Bedruckung und Lackierung
- Originalgetreue Dachleitungen und Isolatoren





- 1_Fein gravierte Lüftergitter
- 2_Vorbildgerechte, mehrteilige Dachausrüstung
- 3_Extra angesetzte Sandkästen

(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 70176)



**NEU
NEW**
TECHNISCH OPTIMIERT
UND MIT NEUEM SOUND
AUSGESTATTET

Ellok BR EG4 K.Bay.Sts.B.
Betriebs-Nr. 20202

Best.-Nr. 70176	Analog BASIC+		Best.-Nr. 70178	Digital EXTRA		D&H
			Best.-Nr. 70179	Digital EXTRA		D&H
I NEM	METALL	126,3 Rmin 360	PluX 22	2		



Ellok BR E73 DRG
Betriebs-Nr. E73 01

Best.-Nr. 70180	Analog BASIC+		Best.-Nr. 70182	Digital EXTRA		D&H
			Best.-Nr. 70183	Digital EXTRA		D&H
II NEM	METALL	126,3 Rmin 360	PluX 22	2		

TRAXX® Ellok BR 187 METRANS

Betriebs-Nr. 91 80 6187 513-7

Hinter der Produktbezeichnung TRAXX 3 von Bombardier Transportation verbirgt sich die Weiterentwicklung der bekannten TRAXX 2 Lokomotiven der Baureihen 146 und 185. Die neuen Baureihen 147, für den Personen- und Fernverkehr, sowie 187 für den Güterverkehr. Neben der veränderten Optik der Front, welche nun größtenteils aus GFK-Teilen besteht, können die Kunden bei der TRAXX 3 Plattform auf Wunsch ein Last-Mile-Modul bestellen. Damit sind die als Elektrolokomotiven konzipierten Fahrzeuge in der Lage kurze Streckenabschnitte oder Rangierarbeiten unabhängig mit einem Dieselmotor oder via Batterie zu fahren. Nach der Vorstellung 2011 fanden die ersten Testfahrten mit den neuen TRAXX 3 statt. Durch viele kleineren und einige große Bestellungen, z.B. durch einen Rahmenvertrag der DB AG, ist eine große Anzahl an Lokomotiven der TRAXX 3 Plattform an die Kunden ausgeliefert worden und europaweit im Einsatz.



Best.-Nr. 43850	Analog BASIC+	Best.-Nr. 43852	Digital EXTRA	D&H
		Best.-Nr. 43853	Digital EXTRA	D&H

Modell: Gehäuse mit gerippten Seitenwänden; geätzte Trittbleche; LED-Beleuchtung; Scheibenwischer einzeln angesetzt; Haftreifen für maximale Zugkraft; Fernlicht blendet vorbildgerecht auf; ruhiges, gleichmäßiges Anfahren (auch in Fahrstufe 1); vorbildgerechte Ruhelage der Pantographen; Anfahr- und Bremsverzögerung wie im Original; Rahmen aus Metall



Best.-Nr. 43846	Analog BASIC+	Best.-Nr. 43848	Digital EXTRA	D&H
		Best.-Nr. 43849	Digital EXTRA	D&H

TRAXX® Ellok BR 185.5 BEACON

Betriebs-Nr. 91 80 6185 567-5

Funktionen & Hinweise – Ellok BR 146 / 185 / 186 / 187 / TRAXX®

	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Fahrfunktion	+	+	+
Lichtwechsel	+	+	+
Schlusslicht extra schaltbar	+	+	+
Führerraumbeleuchtung	+	+	+
Rangierlicht	+	+	+
Fernlicht	+	+	+
Zugzielanzeige (modellabhängig)	+	+	+
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+
Sound		+	+
Lokkarte			+
Hinweise	• Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich *) Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung		
		• Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert • Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften • Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2) • Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung	





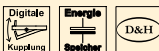
Best.-Nr.
40678



Best.-Nr.
40680



Best.-Nr.
40681



Modell: Gehäuse mit gerippten Seitenwänden; geätzte Trittleiche; LED-Beleuchtung; Scheibenwischer einzeln angesetzt; Haftreifen für maximale Zugkraft; Fernlicht blendet vorbildgerecht auf; ruhiges, gleichmäßiges Anfahren (auch in Fahrstufe 1); vorbildgerechte Ruhelage der Pantographen; Anfahr- und Bremsverzögerung wie im Original; Rahmen aus Metall

Diesellok BR 236 "VTG" DB
Betriebs-Nr. Lok Nr. 6



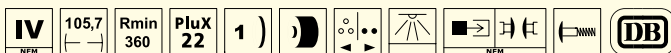
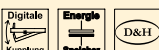
Best.-Nr.
40674



Best.-Nr.
40676



Best.-Nr.
40677



Diesellok BR 236 DB
Betriebs-Nr. 236 118-6

Bei der Deutschen Bundesbahn fanden die nun als V36 bezeichneten Lokomotiven vornehmlich im Rangierdienst und vor Übergabezügen Verwendung. In den Großräumen Wuppertal, Frankfurt und Nürnberg wurden sie auch im Vorortpersonenverkehr eingesetzt. Dafür wurden einige Lokomotiven mit einer vereinfachten Wendezugsteuerung ausgerüstet oder auf Einmannbedienung umgebaut und mit einer Dachkanzel ausgestattet. Als weitere auffällige Umbauten erhielten die Lokomotiven der Bundesbahn einen größeren und markanten Kühlwasserausgleichsbehälter auf dem Motorvorbau sowie verstellbare Kühlerjalousien. So waren die letzten, nun als Baureihe 236 bezeichneten Lokomotiven, bis 1981 im Einsatz.

Funktionen und Hinweise – Diesellok BR V36

	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Fahrfunktion	+	+	+
Lichtwechsel (weiß/rot)	+	+	+
Schlusslicht extra schaltbar	+ ¹⁾	+	+
Führerraumbeleuchtung	+ ¹⁾	+	+
Rangierlicht	+ ¹⁾	+	+
Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar		+	+
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+
Sound		+	+
Energiespeicher		+ ²⁾	+ ²⁾
Digitale Kupplung (Aufnahme nach NEM-Normen)		+	+
Lokkarte			+
Hinweise	• Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich • Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert • Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften • Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2) • Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung		

¹⁾ Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

²⁾ Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Fahrt in stromlosen Abschnitten oder auf verschmutzten Gleisen



Betriebs-Nr. V90 049

Vor über 60 Jahren, am 4. August 1964, stellte die Deutsche Bundesbahn die erste von später insgesamt 511 gelieferten Lokomotiven der Baureihen V90/290 und 291 von Mak in Dienst. Die Lokomotiven waren für den schweren Rangier- und Übergabedienst entwickelt worden. Um den Betrieb zu vereinfachen wurde eine Vielzahl der Lokomotiven mit Funkfernsteuerung und automatischer Kupplung ausgerüstet, was man durch die Vergabe der neuen Baureihen 294, 295 und 296 von außen sichtbar machte. Die Lokomotivfamilie ist bis heute zuverlässig im Einsatz und erst mit Erscheinen der neuen Voith Gravita lässt die DB AG die ersten Lokomotiven der BR 291/295 aus dem Unterhaltungsbestand ausscheiden.



Best.-Nr. 41586	Analog BASIC+		Best.-Nr. 41588	Digital EXTRA		Digitale Kupplung		Energie Speicher	
Best.-Nr. 41589	Digital EXTRA		Digitale Kupplung		Energie Speicher				

Modell: Alle Achsen angetrieben; Berücksichtigung aller spezifischen Details der unterschiedlichen Baureihen (z.B. unterschiedliche Position des Lüfters, zusätzliche Geländer und unterschiedliche Drehgestellbestückung); Beleuchtung mit wartungsfreien LEDs bestückt; Chassis und Getriebegehäuse aus Zinkdruckguss; geätzte Kühlergitter; Federpuffer; frei stehende Griffe und Griffstangen; freier Blick durch das Führerhaus; Nachbildung des Bremsgestänges; vorbildgetreue Wiedergabe der Drehgestellrahmen inkl. der Achsgetriebe



Betriebs-Nr. 98 80 3 294 742-2

Funktionen & Hinweise – Diesellok BR 290 / 291 / V90	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Fahrfunktion	+	+	+
Lichtwechsel	+	+	+
Schlusslicht extra schaltbar	+ ¹⁾	+	+
Führerraumbeleuchtung	+ ¹⁾	+	+
Rangierlicht	+ ¹⁾	+	+
Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar		+	+
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+
Sound		+	+
Energiespeicher		+ ²⁾	+ ²⁾
Lüfter angetrieben		+	+
Digitale Kupplung (Aufnahme nach NEM-Normen)		+	+
Lokkarte			+
Hinweise	Die nachträgliche Umrüstung von		

¹⁾ Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

²⁾ Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Fahrt in stromlosen Abschnitten oder auf verschmutzten Gleisen

- Die nachträgliche Umrüstung von der Analog- zur Digitalversion ist über eine PluX22-Schnittstelle möglich (nur Soundfunktion). Bitte beachten Sie aber, dass eine spätere Nachrüstung der digital fernsteuerbaren Kupplung, des angetriebenen Lüfters und der zusätzlichen Lichtfunktionen nicht möglich ist.

Diesellok BR V100 UEF
Betriebs-Nr. V100 1019



Im März 1958 verließ mit V100 000 die erste von insgesamt 744 gebauten Lokomotiven der Baureihe V100 die Kieler Werkshallen von MaK. Sie verkörperte wie keine andere Lokomotivbaureihe den unweigerlich näherkommenden Strukturwandel auf der Schiene. Inmitten des deutschen Wirtschaftswunders prägten die purpurroten Lokomotiven das Bild der jungen, modernen Deutschen Bundesbahn und schickte zahllose alte Dampflokomotiven in die Hochöfen. Die vielseitige Einsetzbarkeit aller drei Unterbauarten sorgte dafür, dass die V100 im gesamten Bundesgebiet verbreitet war und viele schwächer frequentierte Nebenbahnen am Leben hielt. Etwa ein Drittel aller V100 war ab Werk mit Wendezug- und Mehrfachtraktionssteuerung ausgerüstet um das zeitintensive Umsetzen in Wendebahnhöfen einzusparen.

Best.-Nr. 70172	Analog BASIC*		Best.-Nr. 70174	Digital EXTRA		Digitale Kupplung		Energie Speicher	D&H
			Best.-Nr. 70175	Digital EXTRA		Digitale Kupplung		Energie Speicher	D&H
VI NEM	139,1 (—)	Rmin 360	PluX 22	2)					

Modell: Geätzte Kühler- und Lüftergitter; frei stehende Griffe und Griffstangen; Federpuffer; freier Blick durch das Führerhaus; vorbildgetreue Wiedergabe der Rohrrahmendreigestelle inkl. der Achsgetriebe; Nachbildung des Bremsgestänges; alle spezifischen Details der unterschiedlichen Baureihen berücksichtigt; Führerstand vollständig nachgebildet; Chassis und Getriebegehäuse aus Zinkdruckguss; Beleuchtung mit wartungsfreien LEDs bestückt; in der Digitalversion EXTRA sind die folgenden Features digital schaltbar: Sound; automatische Entkuppung; Führerstandsbeleuchtung; angetriebener Lüfter; Rangierlicht und rotes Licht einzeln schaltbar



**Diesellok BR 212 DB AG,
Bahnbau Gruppe**
Betriebs-Nr. 92 80 1212 097-0

Erst Ende der 1980er-Jahre wurden erste größere Mengen der V100.10 (211) ausgemustert. Bei der V100.20 (212) setzte dieser Prozess erst rund 10 Jahre später ein. Nicht wenige wurden an andere Bahngesellschaften im Ausland weiterverkauft. Heute, mit weit über 60 Betriebsjahren, stehen immer noch einige Lokomotiven, gerade wegen ihrer Zuverlässigkeit und Robustheit, vornehmlich bei privaten Eisenbahnunternehmen in Deutschland weiter in Dienst.

Best.-Nr. 70028	Analog BASIC*		Best.-Nr. 70030	Digital EXTRA		Digitale Kupplung		Energie Speicher	D&H
			Best.-Nr. 70031	Digital EXTRA		Digitale Kupplung		Energie Speicher	D&H
VI NEM	141,4 (—)	Rmin 360	PluX 22	2)					DB



Diesellok Reihe 2048 ÖBB
Betriebs-Nr. 2048 021-6

Best.-Nr. 70032	Analog BASIC*		Best.-Nr. 70034	Digital EXTRA		Digitale Kupplung		Energie Speicher	D&H
IV NEM	139,1 (—)	Rmin 360	PluX 22	2)					S

Die nachträgliche Umrüstung von der Analog- zur Digitalversion ist über eine PluX22-Schnittstelle möglich (nur Soundfunktion). Bitte beachten Sie, dass eine spätere Nachrüstung der digital fernsteuerbaren Kupplung, des angetriebenen Lüfters und der zusätzlichen Lichtfunktionen nicht möglich ist.





AUF DEN STRECKEN DES BERGISCHEN LAND

ZUGSET N 2570 DB

Mit der Einführung der wendenzugfähigen Lokomotiven der Baureihen V100.20/212 und der modernen n-Wagen zu Beginn der 1960er-Jahre eröffnete sich der Deutschen Bundesbahn die Möglichkeit, ihren Betrieb erheblich zu rationalisieren. Besonders im Nahverkehr konnten die veralteten Dampflokomotiven und Vorkriegs-Personenwagen vielfach durch neue Diesellokomotiven und moderne Wagen ersetzt werden. Das Bahnbetriebswerk Wuppertal-Steinbeck war bereits im September 1953 eines der ersten, das die Dampflokomunterhaltung zu-

gunsten von Dieselfahrzeugen aufgab. Die dort stationierten Diesellokomotiven wurden überwiegend für die Anbindung des Bergischen Landes eingesetzt, das aufgrund seiner vielen Haupt- und Nebenstrecken besonders anspruchsvoll war.

Der N 2570 war ein regelmäßiger Zug auf diesen Strecken und verkehrte im Jahr 1974 mit einer Steinbecker 212 und drei n-Wagen auf der Strecke von Remscheid Hbf nach Wuppertal-Vohwinkel.



Zugset N 2570 DB, 4er-Set



Best.-Nr. 50897	Analog BASK+		Best.-Nr. 50898	Digital EXTRA		Digitale Kupplung		Energie Speicher	D&H
			Best.-Nr. 50899	Digital EXTRA		Digitale Kupplung		Energie Speicher	D&H

- Diesellok BR 212 DB (Betriebs-Nr. 212 097-0)
- Reisezugwagen Bnb⁷¹⁹ DB (Betriebs-Nr. 50 80 22-11 183-7)
- Reisezugwagen ABnb⁷⁰³ DB (Betriebs-Nr. 50 80 31-11 374-1)
- Reisezugwagen BDnf⁷³⁸ DB (Betriebs-Nr. 50 80 82-11 263-4)

Diesellok BR 212 DB

- Geätzte Kühler- und Lüftergitter
- Frei stehende Griffe und Griffstangen
- Federpuffer
- Freier Blick durch das Führerhaus
- Vorbildgetreue Wiedergabe der Rohrrahmen-drehgestelle inkl. der Achsgetriebe
- Nachbildung des Bremsgestänges
- Führerstand vollständig nachgebildet
- Alle spezifischen Details der unterschiedlichen Baureihen berücksichtigt
- Chassis und Getriebegehäuse aus Zinkdruckguss
- Beleuchtung mit wartungsfreien LEDs bestückt

Nahverkehrswagen "Silberlinge"

- Variantengerechte Bauartunterschiede
- Unterschiedlich ausgeführte Wagenböden mit unterschiedlichen Heizungsbauarten
- Vollständige Nachbildung der Bremsanlage
- Epochengerechte mehrteilige Inneneinrichtungen
- Kurzkupplungskinematik
- Unterschiedlich ausgeführte Dächer mit feiner Nachbildung der Schweißnähte
- Achslagerung in Metallachshaltern
- Epochengerechte passgenau eingesetzte Fenster
- Die digitalen Wagen mit Innenbeleuchtung sind mit einer elektrischen Kupplung ausgestattet, im Steuerwagen befindet sich der Decoder. Ein Wagen hat eine Bügelkupplung zum Kuppeln mit der Lok.





Funktionen & Hinweise – Diesellok BR 212	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Fahrfunktion	+	+	+
Lichtwechsel	+	+	+
Schlusslicht extra schaltbar	+ ¹⁾	+	+
Führerraumlicht	+ ¹⁾	+	+
Rangierlicht	+ ¹⁾	+	+
Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar		+	+
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+
Sound		+	+
Energiespeicher		+ ²⁾	+ ²⁾
Lüfter angetrieben		+	+
Digitale Kupplung (Aufnahme nach NEM-Normen)		+	+
Lokkarte			+
Hinweise	▪ Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich ▪ Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert ▪ Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften ▪ Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2) ▪ Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung		

¹⁾Funktion steht nur im Digitalbetrieb zur Verfügung

²⁾Speicher Kondensator für unterbrechungsfreie Fahrt in stromlosen Abschnitten oder auf verschmutzten Gleisen



**Elektrotriebwagen BR 424 DB AG,
S-Bahn Köln (Köln Hansaring), 4er-Set**
Betriebs-Nr. 94 80 0424 001-6 / 94 80 0434
001-4 / 94 80 0434 501-3 / 94 80 0424
501-5

Mit dem neuen Verkehrsvertrag für das S-Bahn-Netz Köln setzen die Vertragspartner go.Rheinland, der VRR und DB Regio auf Altbewährtes in neuem Design und das wurde sogar ausgezeichnet! Die 2022 bei der S-Bahn Hannover frei gewordenen Fahrzeuge der Baureihe ET 424 werden nach umfangreicher Modernisierung seit April 2024 bei der S-Bahn Köln eingesetzt. Dafür haben die Fahrzeuge ein neues Design erhalten und damit die Jury des renommierten „German Design Award 2024“ überzeugt. Von den zuverlässigen und maximal 25 Jahre alten Fahrzeugen, welche noch nicht am Ende ihres Lebenszyklus sind, werden nach und nach 24 Triebzüge für die DB Regio modernisiert und wieder in Betrieb genommen. Zentrales Element des Redesigns ist es, Funktionalität und Ästhetik den Anforderungen der heutigen Fahrgäste anzupassen. Mit diesen Verbesserungen wird der ET 424 nicht nur ein wichtiger Bestandteil des regionalen Verkehrs bleiben, sondern auch ein Symbol für Innovation und Fortschritt im Schienenverkehr.



Best.-Nr. 44652	Analog BASIC*		Best.-Nr. 44654	Digital EXTRA		D&H
			Best.-Nr. 44655	Digital EXTRA		D&H



Elektrotriebwagen BR 426 DB AG (Kornwestheim Pbf), 2er-Set

Betriebs-Nr. 94 80 0426 513-8 / 94 80 0426 013-9

Für den Einsatz im Regionalverkehr beschaffte die DB AG ab Ende der 1990er-Jahre zahlreiche neue Fahrzeuge, die größtenteils als Triebwagen ausgeführt wurden. So beschaffte man von 1999 bis 2008 vom Konsortium Siemens/Adtranz/Bombardier/DWA auch 249 Einheiten eines vierteiligen elektrischen Triebzuges, der als BR 425 bezeichnet wurde. Eine identische zweiteilige Variante für schwächer frequentierte Strecken entstand als BR 426. Die Wagenkästen sind aus Aluminium-Strangpressprofilen gefertigt und die Fenster bündig verklebt. Untereinander stützen sich die Wagenkästen auf Jacobs-Drehgestellen ab, die Enddrehgestelle werden jeweils von zwei Drehstrommotoren angetrieben. Der Wagenzug ist innen komplett begehbar

und besitzt etwa 80 Sitz- und rund 100 Stehplätze. Eingesetzt wurden und werden die 425 durch DB Regio NRW; Baden-Württemberg; Südwest; Bayern; Südost; Nord; Schleswig-Holstein und Berlin, private EVU beschafften keine dieser Triebwagen. Zu ihren Aufgaben gehört der Dienst in S-Bahn-Netzen, wie dem des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar im Dreieck Ludwigshafen–Mannheim–Heidelberg ebenso, wie Einsätze als RE auf Langstrecken. Hierzu zählen z.B. Mannheim–Saarbrücken–Trier oder Magdeburg–Stendal–Wittenbergel–Salzwedel.

Best.-Nr. 44644	Analog BASIC*		Best.-Nr. 44646	Digital EXTRA		D&H
			Best.-Nr. 44647	Digital EXTRA		D&H





NEU MIT BELEUCHTETER
ZUGZIELANZEIGE UND
FERNLICHT.

Funktionen des Triebwagens BR 426

	Analog BASIC+ =	Digital EXTRA =	Digital EXTRA ~
Fahrfunktion	+	+	+
Lichtwechsel	+	+	+
Schlusslicht extra schaltbar		+	+
Führerraumlicht	+	+	+
Fahrgastraumlicht	+	+	+
Rangierlicht		+	+
Fernlicht		+	+
Beleuchtete Zugzielanzeige	+	+	+
Lichtfunktionen für Analogbetrieb programmierbar		+	+
Digitalschnittstelle	PluX22	PluX22	PluX22
Decoder		+	+
Sound		+	+
Hinweise	▪ Nachträgliche Umrüstung von Analog- zur Digitalversion über PluX22-Schnittstelle möglich ▪ Lichtsteuerung für Zug- und Rangierfahrten optimiert ▪ Neueste Soundtechnologie mit hervorragenden Klangeigenschaften ▪ Funktionsfähig und programmierbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2) ▪ Weiterentwickelte Motor- und Lastregelung		





TWINDEXX VARIO® DOPPELSTOCKWAGEN FÜR DEN REGIONAL- UND FERNVERKEHR

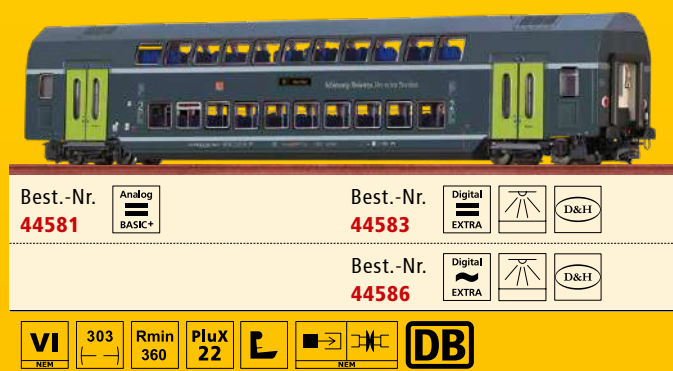
Doppelstockzüge bilden bereits seit vielen Jahren erfolgreich das Rückgrat im Regionalverkehr. Insbesondere auf Strecken mit geringer Bahnsteiglänge und hohem Fahrgastaufkommen sind Doppelstockzüge die ideale Lösung. Das bewährte Einzelwagenkonzept der TWINDEXX Vario-Doppelstockflotte wird durch einen elektrischen Triebwagen ergänzt. Je nach Einsatzzweck und gewünschter Kapazität kann dieser Triebwagen mit Mittelwagen und Steuerwagen kombiniert werden. Die Mittelpufferkupplung ermöglicht den Betrieb in Doppeltraktion und damit die

Umsetzung eines Flügelkonzepts. Die Züge erhalten eine komfortable Ausstattung mit großzügigen Sitzabständen und viel Stauraum. Die Doppelstock-Einzelwagen erlauben zudem die Verlängerung und Verkürzung des Zugverbandes und dadurch eine Anpassung an eine schwankende Nachfrage oder die zukünftige Entwicklung. Sie können somit für unterschiedlichste betriebliche Anwendungen im Regional- und Fernverkehr eingesetzt werden.

TWINDEXX VARIO®

Doppelstock-Mittelwagen 2. Kl. NAH.SH (Kiel Hbf)

Betriebs-Nr. 50 80 26-81 388-3



TWINDEXX VARIO®

Doppelstock-Triebzug NAH.SH, 3er-Set (Kiel Hbf)

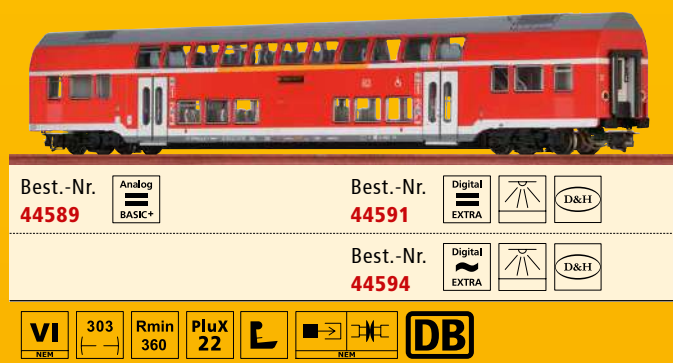
Betriebs-Nr. 91 80 0 445 026-1 / 50 80 26-81 379-2 / 91 80 0 445 036-0



TWINDEXX Vario®

Doppelstock-Mittelwagen 1./2. Kl. DB AG (Nürnberg Hbf)

Betriebs-Nr. 50 80 36-81 177-8



TWINDEXX Vario®

Doppelstock-Triebzug DB AG, 3er-Set (Nürnberg Hbf)

Betriebs-Nr. 91 80 0 445 095-6 / 50 80 26-81 504-5 / 91 80 0 445 095-6



TWINDEXX®

- Exakt im Maßstab 1:87
- Vorbildgerechte Länge über Scharfenbergkupplung
- Aufbau aus hochwertigem, schlagzähem Kunststoff
- Bodenplatte aus Metall
- Bedruckte Fensterrahmen
- Die Fensteranordnung des Triebkopfs weicht im Modell leicht vom Original ab (Best.-Nr. 44580ff)
- Beleuchtete Zugzielanzeigen (digital)
- Beleuchtung mit warmweißen LEDs
- Führerstand beleuchtet
- Maßstabsgetreue Detaillierung
- Extra angesetzter Scheibenwischer
- Dreidimensionale Front originalgetreu wiedergegeben
- Mehrteilige Drehgestelle
- Feine Bedruckung und Lackierung
- Vollständige Inneneinrichtung, inkl. Führerstand
- Kurzkupplungsaufnahme nach NEM
- Lichtwechsel rot/weiß, in Fahrtrichtung wechselnd
- Achsen in Metall gelagert
- ZugBUS: Automatische Erkennung des führenden und letzten Fahrzeuges im Zugverband; Steuerung und Programmierung sämtlicher Funktionen; Erkennung von Bremsabschnitten
- ZugBUS-Funktionen stehen ausschließlich im Digitalbetrieb zur Verfügung



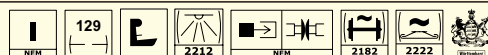
Schlafplatzwagen A K.W.St.E. Betriebs-Nr. A.165

Im Jahr 1883 erhielt die Württembergische Staatsbahn von der Maschinenfabrik Esslingen 10 Reisezugwagen geliefert, die mit ihrem Oberlichtdach eine stark preußische Anmutung hatten. Ursprünglich besaßen sie 6 Sitzplätze in der 1. Klasse und 28 Sitzplätze in der 2. Klasse sowie einen Abort. Mit dem sich immer weiter ausbreitenden Streckennetz in Deutschland ergab sich die Notwendigkeit, zukünftig auch Nachtreisenzüge anzubieten.

Dazu richtete man sogenannte Schlafplatzwagen her, die schon von weitem durch ihren Anstrich aus den Reisezügen hervorstachen.



Best.-Nr. **45620**



Modell: Angesetzte Griffstangen und Trittstufen in geringer Materialstärke; mehrteilige Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene; filigran durchbrochene Dachstütze

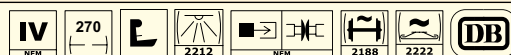
Speisewagen WRüe¹⁵¹ DSG Betriebs-Nr. 51 80 88-46 232-1

Nach 1945 verblieben mindestens 16 Sitzwagen und die drei Gepäckwagen des Rheingold-Express bei der DB. Da der Zug in seiner bisherigen Form nicht mehr verkehrte, wurden die Wagen unterschiedlichen Zwecken zugeführt. Aus acht von ihnen entstanden die DSG-Speisewagen 1230, 1232 und 1234-1239. Fünf wurden in normale zweiklassige Abteilwagen 11355-11359 umgebaut und aus dreien entstanden die Gesellschaftswagen 10801-10803. Die Gepäckwagen blieben ihrem Einsatzzweck erhalten und schieden zwischen 1968 und 1977 aus dem Dienst.

Mindestens ein Wagen verblieb bei der CSD und war bis Anfang der 1970er-Jahre als Speisewagen 479 / 88-10 006-4 im Einsatz.



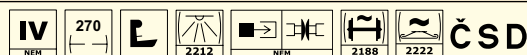
Best.-Nr. **46475**



Modell: Variantengerechte Bauartunterschiede; unterschiedlich ausgeführte Dächer und Wagenböden; genaue Nachbildung der Drehgestelle; vollständige Nachbildung der Bremsanlage; exakt nachgebildete Fahrzeugrahmen; mehrteilige Inneneinrichtungen; Kurzkupplungsskinnematik; Dreipunktlagerung in Metallachshaltern; Räder aus Metall; passgenau eingesetzte Fenster; feine Details konturenscharf graviert

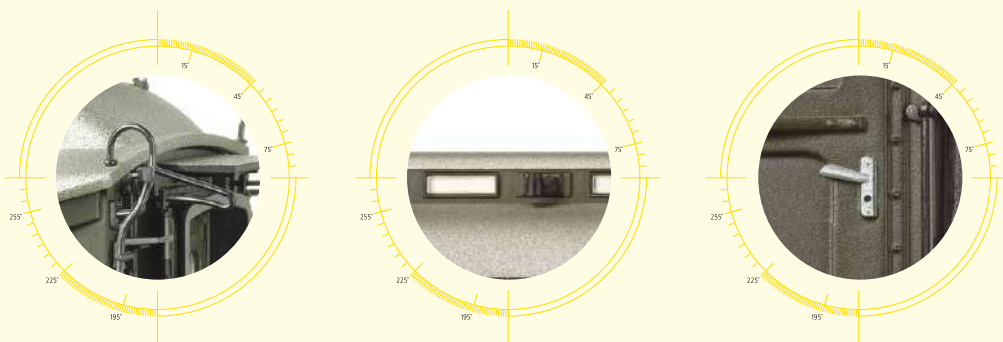


Best.-Nr. **46476**



Speisewagen WR CSD Betriebs-Nr. 50 54 88-10 007-2





Gepäckwagen Pw4ü DRG Betriebs-Nr. Kassel 107 952

Als sich der Erfolg der eisernen Bauart bei D-Zug-Wagen abzuzeichnen begann, beschaffte die Preußische Staatsbahn auch vierachsige Gepäckwagen in „eiserner Bauart“. Die Hauptabmessungen der bisherigen Wagen in Holzbauart wurden beibehalten, die Konstruktion aber überarbeitet und auf die Verwendung von Eisenprofilen ausgerichtet. Als äußere Veränderung wurden die Türen an den Wagenenden nicht mehr in Nischen angebracht, sondern das ganze Wagenende wurde angeschrägt. Weitere Merkmale waren wie bei den Personenwagen die Nieten an den Seitenwänden sowie der Wegfall des Sprengwerkes. In dieser Bauform wurden Wagen für D-Züge mit Faltenbälgen und für Eilzüge mit Abteilwagen ohne Übergänge bis weit in die 1920er-Jahre hinein gebaut. Die Gepäckwagen preußischer Bauart prägten bis in die 1950er-Jahre das Bild der Schnellzüge. Zahlreiche Wagen kamen noch zur DB und DR.



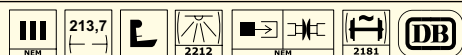
Best.-Nr. **51304**



Modell: Vorbildgerechte Nachbildung der Drehgestelle; maßstäbliche Seitenwangen; Radsätze in Spitzenlagerung; vorbildgerecht eingezogener Faltenbalg; mehrteilige Bremsanlage; Bremsbacken in Radebene



Best.-Nr. **51303**



Gepäckwagen Pw4ü DB
Betriebs-Nr. 107 917 Reg





FERIENEXPRESS

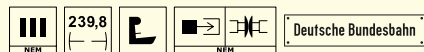
Personenwagen C4üpw
"DER Ferienexpress" DB
Betriebs-Nr. 74 487 Hmb



Best.-Nr. **46195**    

Best.-Nr. **46202**   

Best.-Nr. **46203**   



Modell: Epochengerechte Bauartunterschiede; exakt nachgebildete Görlitz III leicht Drehgestelle; mit vierfach Federung; exakt nachgebildeter Rahmen mit vielen angesetzten Einzelteilen; für Innenbeleuchtung vorbereitet; mehrteilige Inneneinrichtung, mehrfarbig; Einzelsitze; Kurzkupplungskinematik; Dreipunktlagerung; Metallachslager; Nachbildung der Dachnieten; passgenau eingesetzte Fenster; Räder aus Metall; vollständige Wiedergabe der Bremsanlage; vorbildliche große Dimensionierung der Fenster; vorbildgerecht mit Gummiwulstüberhängen

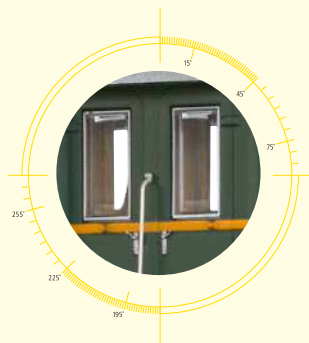
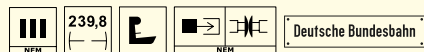
Personenwagen C4üpw
"DER Ferienexpress" DB
Betriebs-Nr. 74 198 Hmb



Best.-Nr. **46196**    

Best.-Nr. **46204**   

Best.-Nr. **46205**   



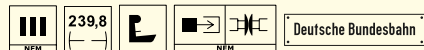
Personenwagen C4üpw
"DER Ferienexpress" DB
Betriebs-Nr. 74 168 Esn



Best.-Nr. **46197**    

Best.-Nr. **46206**   

Best.-Nr. **46207**   



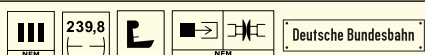
TOUROPA



Best.-Nr. **46198** = 2212 2188 2222

Best.-Nr. **46208** = 2212 2188 2222

Best.-Nr. **46209** ~ 2212 2188 2222



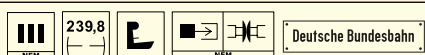
Personenwagen C4ywe "Touropa" DB
Betriebs-Nr. 74 412 Hmb



Best.-Nr. **46199** = 2212 2188 2222

Best.-Nr. **46210** = 2212 2188 2222

Best.-Nr. **46211** ~ 2212 2188 2222



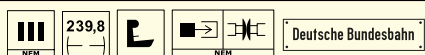
Personenwagen C4ywe "Touropa" DB
Betriebs-Nr. 74 827 Hmb



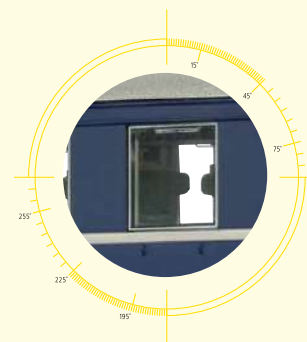
Best.-Nr. **46200** = 2212 2188 2222

Best.-Nr. **46212** = 2212 2188 2222

Best.-Nr. **46213** ~ 2212 2188 2222



Personenwagen C4ywe "Touropa" DB
Betriebs-Nr. 74 798 Hmb



Nahverkehrswagen Brnzb⁷²⁴

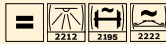
"Doornkaat" DB

Betriebs-Nr. 50 80 22-34 091-5

Der stetig wachsende Bedarf im Verkehrsaufkommen und die Tatsache, dass gerade die 3yg nur für eine geringe Nutzungsdauer ausgelegt waren, führte 1958 zu den ersten Prototypen der neuen n-Wagen. Basierend auf den Erkenntnissen der vorangegangenen Neuentwicklungen und den Prototypen, entstanden die drei Grundtypen mit 5 Abteilen 1. Klasse in Wagenmitte und zwei Großräumen 2. Klasse (AB4nb), drei Großräumen 2. Klasse (B4nb) und zwei Großräumen 2. Klasse und Gepäckabteil mit Führerraum (BD4nf). Hatte man bei den Prototypen noch Versuche mit Seitenblechen aus Aluminium, normalem Stahl und auch gesickten Seitenwänden gemacht, so entschied man sich für den Serienbau letztlich eine Beblechung aus Edelstahl (V2A) zu nehmen. Da die Lackierung der Wagen als Korrosionsschutz auf diesem Material entfallen konnte, wurden die n-Wagen unterhalb der Fenster mit einem sog. Pfauenaugenmuster angeschliffen. Dieses Schliffmuster, in Verbindung mit der silbernen Oberfläche des V2A brachten den n-Wagen schnell den markanten Spitznamen „Silberlinge“ ein.



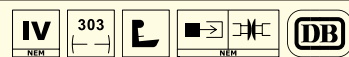
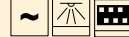
Best.-Nr. **46664**



Best.-Nr. **46665**



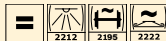
Best.-Nr. **46666**



Modell: Variantengerechte Bauartunterschiede; unterschiedlich ausgeführte Wagenböden mit unterschiedlichen Heizungsbauteilen; genaue Nachbildung der Minden-Deutz leicht Drehgestelle MD 42 oder MD 43; vollständige Nachbildung der Bremsanlage; mehrteilige Inneneinrichtungen der Epoche entsprechend; Kurzkupplungskinematik; unterschiedlich ausgeführte Dächer mit feiner Nachbildung der Schweißnähte; Achslagerung in Metallachshaltern; Nachbildung der tangential gewellten Räder aus Metall; passgenau eingesetzte Fenster der Epoche entsprechend; Details konturenscharf graviert



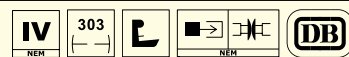
Best.-Nr. **46667**



Best.-Nr. **46668**



Best.-Nr. **46669**



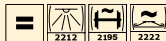
Nahverkehrswagen ABnrzb⁷⁰⁴

"Hertie" DB

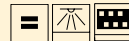
Betriebs-Nr. 50 80 31-34 238-1



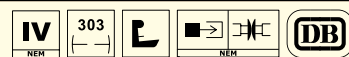
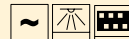
Best.-Nr. **46670**



Best.-Nr. **46671**



Best.-Nr. **46672**

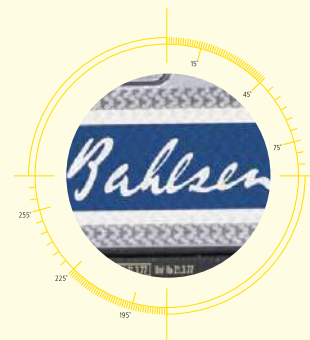


Nahverkehrswagen ABnrzb⁷⁰⁴

"Flughafen Frankfurt/Main" DB

Betriebs-Nr. 50 80 31-34 359-5



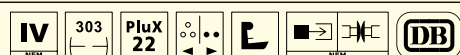


Nahverkehrswagen ABnrzb⁷⁰⁴
"Bahlsen" DB
 Betriebs-Nr. 50 80 31-34 005-4

Best.-Nr. 46679				Best.-Nr. 46680			
				Best.-Nr. 46681			



Best.-Nr. 46676					Best.-Nr. 46677		
					Best.-Nr. 46678		



Steuerwagen BDnrzf⁷³⁸
"Hengstenberg" DB
 Betriebs-Nr. 50 80 82-11 244-4

Steuerwagen Bdnf⁷³⁶ DB
(Köln Hbf)
 Betriebs-Nr. 50 80 82-53 628-7

Die Grundkonstruktion der n-Wagen bewährte sich so gut, dass zwischen 1960 und 1980 insgesamt rund 5000 Wagen bei diversen Waggon-Herstellern aber auch in den Ausbesserungswerken (Aw) Karlsruhe und Hannover entstanden. Anfänglich nicht ganz optimal waren die Platzverhältnisse in den sehr beengten Führerräumen der BD4nf, welche bei den Personalen schnell den Beinamen Hasenkasten bekamen und zu Unmut und Sicherheitsbedenken führten. Als Konsequenz konstruierte das Aw Karlsruhe den Führerraum so um, dass 1972 ein Steuerwagen mit vollwertigem Führerraum ohne Übergangsmöglichkeit zum nächsten Wagen entstand. Durch diese Änderungen unterscheidet sich der Karlsruher-Kopf stark vom bisherigen Hasenkasten mit Wagenübergangsende.



Best.-Nr. 46685					Best.-Nr. 46686		
					Best.-Nr. 46687		





DER WELTWEIT MEISTGEBAUTE GEDECKTE GÜTERWAGEN. IN BRAWA-QUALITÄT & BESSER DENN JE

GEDECKTER GÜTERWAGEN G10



MERKMALE DER NEUENTWICKLUNG:

- FEINERE BRETTERFUGEN
- OPTIMALE DREIPUNKTLAGERUNG
- MEHRTEILIGE KKG-BREMSANLAGE



Gedeckter Güterwagen Nm K.P.E.V.
Betriebs-Nr. Kattowitz 16 958



Der 1909 gegründete Deutsche Staatsbahnwagenverband (DWW) entwickelte auf Basis der bestehenden gedeckten Länderbahngüterwagen mit 4,5 m Radstand und 15 t Ladegewicht den Verbandswagen Bauart A2. Dieser wurde ab 1911 in etlichen Serien für die Länderbahnen, Privatbahnen und später auch die Reichsbahn gebaut, sodass für 1934 allein für die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft die sagenhafte Gesamtstückzahl von 121.770 G Kassel/München verbucht wurde. Zusammen mit den Wagen für private und ausländische Eisenbahnen geht man heute davon aus, dass mehr als 160.000 Wagen nach den Grundlagen des Musterblattes A2 gebaut wurden. Ab 1938 sind die Wagen verstärkt worden, um die Belastungen durch Einbau von Druckluftbremsen und die erhöhten Geschwindigkeiten aufzufangen. In den Endfeldern wurden Diagonal-

streben eingeschweißt, zum Teil wurden die Stirnrungen um 90 Grad gedreht. Zum Jahresende 1952 waren bei der Deutschen Bundesbahn immer noch 35.600 Stück der nun als G10 bezeichneten Wagenbauart im Einsatz. Durch Umbauten in Gms54, allgemeine Erneuerung der Fahrzeugparks und damit verbundenen Ausmusterungen schrumpfte der Bestand kontinuierlich. 1976 schied dann der letzte, jetzt Gklm¹⁹¹, aus dem Unterhaltungsbestand aus. Viele Wagen blieben aber als Bahnhofs oder Werkstattwagen weiterhin erhalten.

Best.-Nr.
51242



- Feinere Nachbildung der Bretterfugen
- Optimale Dreipunktlagerung
- Mehrteilige Kkg-Bremsanlage

- Vorbildgerechter Rahmenaufbau
- Extra angesetzte Signalhalter
- Bremsbacken in Radebene

- Durchbrochene Wagenkastenstützen
- Präzise Bedruckung und Lackierung
- Extra angesetzte Achslagerdeckel



Gedeckter Güterwagen Gm K.Sächs.Sts.E.B.
Betriebs-Nr. 70 208



Best.-Nr. **51243**  110,3     K.Sächs.Sts.E.B.

Gedeckter Güterwagen Gm G.O.E.
Betriebs-Nr. Oldenburg 12 514



Best.-Nr. **51244**  107,2    

Gedeckter Güterwagen G DRG
Betriebs-Nr. Cassel 74 394



Best.-Nr. **51245**  107,2     

Gedeckter Güterwagen G DRG
Betriebs-Nr. München 52 953



Best.-Nr. **51246**  110,3     

Gedeckter Güterwagen G10 "Bremswagen" DB
Betriebs-Nr. Kassel 9725



Best.-Nr. **51247**  110,3     

Gedeckter Güterwagen G10 DB
Betriebs-Nr. 123 361



Best.-Nr. **51248**  107,2     

Gedeckter Güterwagen G10 DB
Betriebs-Nr. 145 932



Best.-Nr. **51249**  110,3     

Gedeckter Güterwagen G DR
Betriebs-Nr. 05-34-64



Best.-Nr. **51250**  110,3     

Gedeckter Güterwagen G ÖBB

Betriebs-Nr. 163 739



Best.-Nr.
51251



ÖBB

Gedeckter Güterwagen Z ČSD

Betriebs-Nr. 1.39404



Best.-Nr.
51252



ČSD

Gedeckter Güterwagen Gklm¹⁹¹ DB

Betriebs-Nr. 21 80 112 8 919-4

FEINERE BRETTERFUGEN

MEHRTEILIGE KKG-BREMSANLAGE

OPTIMALE DREIPUNKTLAGERUNG



Best.-Nr.
51253



DB

Gedeckter Güterwagen (Gw) G DR

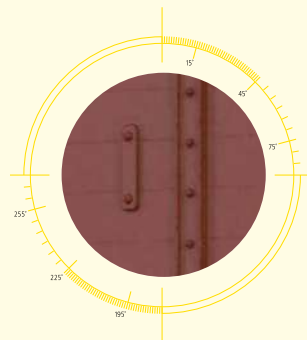
Betriebs-Nr. 21 50 112 3056-6



Best.-Nr.
51254



DR



ALLE ABB. ZEIGEN PRODUKTIONSMUSTER



VOLLSTÄNDIGE NEUENTWICKLUNG NACH 2 JAHRZEHNTE. EIN KLASSIKER IN NEUEM GLANZ

BRAWA verspricht „Liebe zum Detail“ und hält sein Versprechen mit Modellen von höchster Originaltreue in Optik und Technik. Ein echter Mehrwert, der lange Zeit Freude macht. Einige Gründe für den besonderen Wert der BRAWA Modelle sind etwa die deutsche Ingenieursleistung am Standort Remshalden, die hohe Fertigungsqualität mit bestmöglichen Materialien und hochwertigen Einzelteilen und natürlich die vielen faszinierenden Details. So zum Beispiel auch beim Gedeckten Güterwagen G10, der vorbildgerecht konstruiert und liebevoll ausgearbeitet wurde.

BRAWA setzte diese historisch bedeutende Wagenbauart der deutschen Eisenbahngeschichte erstmals im Jahr 2006 als Modell um. Nach beinahe zwei Jahrzehnten ist nun der Zeitpunkt gekommen, eine umfassende Modellpflege durchzuführen. In diesem Rahmen haben wir uns entschieden, die bestehenden Spritzgussformen nicht nur zu überarbeiten, sondern den Gedeckten Güterwagen G10 vollständig neu zu konstruieren. Wir freuen uns Ihnen erneut ein Modell anzubieten, das auch in den kommenden Jahren den neuesten technischen Standards entspricht und jede Anlage oder Sammlung bereichert.

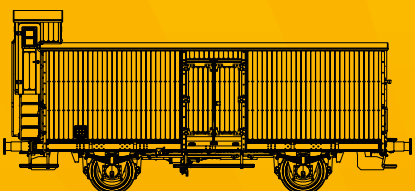
VARIANTENGERECHTE UNTERSCHIEDE



- Ohne Bremse
- Druckluftbremse
- Endfeldverstärkung, inkl. gedrehter Stirnprofile
- Mit Stangen- oder Hülsenpuffer
- Mit und ohne gedrehter Stirnprofile



- Langes Bremserhaus
- Hand- oder Druckluftbremse
- Gekürztes Bremserhaus
- Mit Handbremse
- Wahlweise auch mit Endfeldverstärkung
- Endfeldverstärkung
- Mit Stangen- oder Hülsenpuffer



- Bierwagen
- Mit Stangen- oder Hülsenpuffer
- Druckluftbremse





VERSETZT DETAILVERLIEBTE IN BESTE FEIERLAUNE. VON DER BRAUEREI ZUM BAHNHOF

BIERWAGEN



MERKMALE DER NEUENTWICKLUNG:

- SENKRECHTE BRETTFUGEN
- OPTIMALE DREIPUNKTLAGERUNG
- MEHRTEILIGE KKG-BREMSANLAGE



Bierwagen "Königl. Mineralbrunnen Fachingen" K.P.E.V.
Betriebs-Nr. Frankfurt 600 009 [P]



Das Brauereierzeugnis Bier zählt mit zu den ersten Transportgütern unserer Eisenbahnen. Die Brauereien bestellten sich dafür eigene Waggons mit Isolierung, die sie bei den Bahngesellschaften für die betrieblichen Belange einstellten. Durch die meist kleinen Baulose waren die Wagen meist nie wirklich identisch, orientierten sich in ihren Hauptabmessungen jedoch an den parallel gebauten normalen Güterwagen der Länder- und Staatsbahnen. Somit verwundert es nicht, dass auch auf der Basis des Musterblattes A2 Wagenbauarten für den Transport von Bier entstanden.

Das Vorbild für das neue BRAWA Modell hat dieses Mal eine aufgesetzte, senkrecht angebrachte Verkleidung aus Brettern erhalten, unter der das tragenden Kastengerippe verschwand und der Wagenkasten dadurch breiter wurde. In dieser und leicht abgewandelten Bauformen waren diese Bierwagen zwischen 1910 und 1970 für viele Brauereien im Einsatz.

Best.-Nr.
51263



- Nachbildung der senkrechten Bretterfugen
- Optimale Dreipunktlagerung
- Mehrteilige Kkg-Bremsanlage

- Vorbildgerechter Rahmenaufbau
- Extra angesetzte Signalhalter
- Bremsbacken in Radebene

- Durchbrochene Wagenkastenstützen
- Präzise Bedruckung und Lackierung
- Extra angesetzte Achslagerdeckel



Bierwagen "Budweiser Bürgerbräu" k.k.St.B.
Betriebs-Nr. Gb 223 611 [P]



Best.-Nr. **51260**   

Bierwagen "Adler-Brauerei Bielstein" DRG
Betriebs-Nr. Elberfeld 50104 [P]



Best.-Nr. **51256**   

Bierwagen "Palmin" DRG
Betriebs-Nr. Altona 528 105 [P]



Best.-Nr. **51264**   

Bierwagen "Bières de Colmar" A.L.
Betriebs-Nr. 505.251 [P]



Best.-Nr. **51257**   

Bierwagen "Staropramen" ČSD
Betriebs-Nr. Lp 511 206 [P]



Best.-Nr. **51261**   

Bierwagen "De Gekroonde Valk" NS
Betriebs-Nr. 560 207 [P]



Best.-Nr. **51262**   

Bierwagen "Paderborner Bier" DR, Brit-US-Zone
Betriebs-Nr. Essen 502 732 [P]



Best.-Nr. **51259**   

Bierwagen "Dortmunder Union" DB
Betriebs-Nr. 504 207 [P]

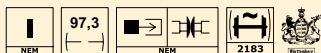


Best.-Nr. **51255**   

Gedeckter Güterwagen Gi "Spezialwagen für Feuernut" K.W.St.E.
Betriebs-Nr. Württemberg 21 173



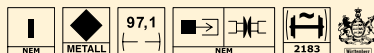
Best.-Nr.
47732



Niederbordwagen Xt K.W.St.E.
Betriebs-Nr. Württemberg 62 539



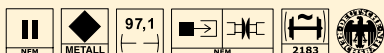
Best.-Nr.
47735



Niederbordwagen Xw DRG
Betriebs-Nr. Erfurt 7 678



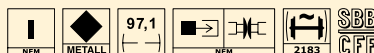
Best.-Nr.
47736



Niederbordwagen S^c SBB
Betriebs-Nr. 98681



Best.-Nr.
47737



Gedeckter Güterwagen Gw "Magirus" DRG
Betriebs-Nr. Magdeburg 2263



Best.-Nr.
48048



Gedeckter Güterwagen G "Lagerwagen" DRG
Betriebs-Nr. Augsburg 700 158



Best.-Nr.
48052



Milchwagen Gh03 "Glücksklee" DB
Betriebs-Nr. 103 564



Best.-Nr.
50978



BESTENS AUSGESTATTET

Leuchten, Seilbahnen, zahlreiche Ausstattungs-
details und ein breites Sortiment an
Elektrozubehör für HO und N finden Sie
unter www.brawa.de.



HO

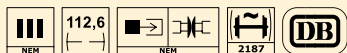
N

HO

Gedeckter Güterwagen Gms30 "Knorr" DB
Betriebs-Nr. 235 174



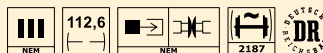
Best.-Nr.
51135



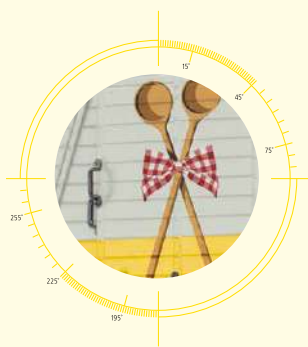
Gedeckter Güterwagen Grhs DR
Betriebs-Nr. 07-50-82



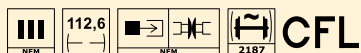
Best.-Nr.
50748



Gedeckter Güterwagen KKuwf "AMTF" CFL
Betriebs-Nr. 25506



Best.-Nr.
51140



Offene Güterwagen Omm52 DB, 2er-Set
Betriebs-Nr. 870 130 / 865 112



Best.-Nr.
48639



HO



GEFÄHRLICHE FRACHT SICHER TRANSPORTIERT: CHEMIEKESSELWAGEN DER 1930ER-JAHRE

KESSELWAGEN 2-ACHSIG CHEMIE, MIT HEIZWANNE



© SLG H. WESTERMANN

Bereits um 1900 entstanden die ersten speziellen Chemieesselwagen für den Transport von Chemieprodukten. Diese unterschieden sich von Anfang an deutlich von den Kesselwagen, die für den Transport brennbarer Flüssigkeiten konzipiert waren. Ein zentrales Sicherheitsmerkmal: Chemieesselwagen für den Säuretransport besitzen keine Bodenventile, um ein unbeabsichtigtes Auslaufen der gefährlichen Ladung zu verhindern. Zudem sind die Kessel aufgrund der hohen Dichte von Säuren vergleichsweise kleiner als die von Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten.

Bei den typischen 8,8 m langen Wagenkonstruktionen der Austauschbauarten aus den 1930er-Jahren, erwies sich ein Kesselvolumen zwischen 10 und 12 m³ als die wirtschaftlichste Lösung. Je nach den Fertigungsmöglichkeiten der Waggonhersteller wurden die Kessel entweder in Niet- oder Schweißbauweise gefertigt. Die Heizwannen in der unteren

Kesselhälfte hingegen wurden konsequent in Schweißtechnik ausgeführt, um eine höhere Dichtheit und Stabilität zu gewährleisten.

Die Wagen, die ab 1939 ursprünglich für die I.G. Farbenindustrie und die Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft (Wifo) gebaut wurden, gingen nach dem Zweiten Weltkrieg in der Bundesrepublik Deutschland größtenteils an die Nachfolgeunternehmen Bayer und BASF sowie an die VTG über. In der DDR übernahm die Deutsche Reichsbahn die Wagen und vermietete sie an VEB-Betriebe.

Nach einer Nutzungszeit von rund 40 Jahren begann ab Mitte der 1970er-Jahre die schrittweise Ausmusterung. Die letzten Chemieesselwagen dieser Bauart wurden schließlich im Jahr 1988 aus dem Betrieb genommen.



- Berücksichtigung der Bauartunterschiede
- Varianten in der Niet- oder Schweißbauweise
- Nachbildung der Heizwanne
- Varianten mit Bremserhaus oder Bremserbühne

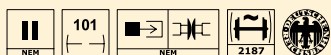
- Metallachshalter
- Drehgestell mit Dreipunktlagerung
- Mehrteilige Bremsanlage
- Bremsbacken in Radebene

- Extra angesetzte Achslagerdeckel
- Frei stehende Leitern
- Extra angesetzte Geländer

Kesselwagen Z [P] "I.G. Farbenindustrie" DRG
Betriebs-Nr. Köln 536 369 [P]



Best.-Nr.
50080



Kesselwagen Z [P] "VTG" DB
Betriebs-Nr. 597 561 [P]



Best.-Nr.
50081



Kesselwagen Z [P] "Bayer" DB
Betriebs-Nr. 536 758 [P]



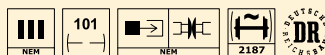
Best.-Nr.
50082



Kesselwagen Zd DR
Betriebs-Nr. 53-32-70 [P]



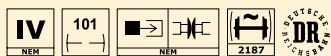
Best.-Nr.
50084



Kesselwagen Zh DR
Betriebs-Nr. 21 50 071 3453-3 [P]



Best.-Nr.
50085



Kesselwagen Z [P] "VTG" DB
Betriebs-Nr. 21 80 070 7 513-6 [P]



Best.-Nr.
50083



Gedeckter Güterwagen Gmh35 "Tchibo" DB
Betriebs-Nr. 242 328



Best.-Nr. **51186** III 116,2 NEM 2187 DB

Gedeckter Güterwagen Glms²⁰¹ DB
Betriebs-Nr. 21 80 135 4 070-1



Best.-Nr. **51193** IV 115 NEM 2187 DB

Gedeckter Güterwagen Glms¹³⁶⁴ "Expressgut" DR
Betriebs-Nr. 21 50 136 4149-7



Best.-Nr. **51302** IV 116,2 NEM 2187 DR

Gedeckter Güterwagen Gms "HO Handelsorganisation" DR
Betriebs-Nr. 11-02-38



Best.-Nr. **51185** III 115 NEM 2187 DR

Gedeckter Güterwagen Gmhs SNCB
Betriebs-Nr. 4416923



Best.-Nr. **51183** III 115 NEM 2187 B

Flachwagen Xr 35 DB, mit Ladegut "Schwellen"
Betriebs-Nr. 462 265



Best.-Nr. **50887** III 104,6 NEM 2187 DB

Flachwagen Xr 35 DB, mit Ladegut "Schwellen"
Betriebs-Nr. 20 80 327 1 038-5



Best.-Nr. **50888** IV 104,6 NEM 2187 DB

= ~

BRAWA Loks und Wagen fahren wahlweise mit Gleich- oder Wechselstrom auf gängigen Gleisen und sind auch perfekt Märklin® kompatibel. Damit haben Modellbahnfans noch mehr Auswahl an besonders hochwertigen Modellen.

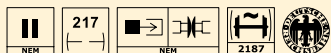
Die HO-Wagen von BRAWA werden standardmäßig mit Gleichstrom-Radsätzen geliefert, können jedoch auch ohne Aufpreis mit Wechselstrom-Radsätzen bestellt werden. Informationen zu den passenden Tauschradsätzen finden Sie in den Prospekten und auf der BRAWA Website.



Offene Güterwagen Om DRG, 2er-Set
Betriebs-Nr. Königsberg 988 / Königsberg 4 225



Best.-Nr.
48449



Offene Güterwagen Om21 DB, 2er-Set
Betriebs-Nr. 755 753 / 756 817



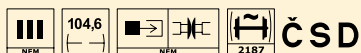
Best.-Nr.
48450



Offener Güterwagen Vtu CSD
Betriebs-Nr. 4.74771



Best.-Nr.
48452



Behältertragwagen BTs30 DB, mit Ekrt²¹² "Langnese Eiskrem"
Betriebs-Nr. 010 148



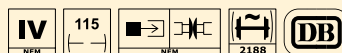
Best.-Nr.
50918



Behältertragwagen Lbs⁵⁷⁷ DB, mit Ddikt⁶⁰³ "DEA"
Betriebs-Nr. 20 80 411 0 227-7



Best.-Nr.
50929



Auf der BRAWA-Website erhalten Sie Informationen zu unseren Produktgruppen, aktuelle Meldungen und Veranstaltungshinweise sowie einen Direktzugriff auf wichtige Servicefunktionen wie z. B. Downloads, Bedienungsanleitungen, Sounddateien oder den BRAWA Reparatur- und Ersatzteilservice.

WWW.BRAWA.DE





GÜTERWAGEN IM WANDEL: VOM GLMEHS50 ZUM GLLMES52

GEDECKTER GÜTERWAGEN GLMEHS50

Der Glmehs50 wurde von der Deutschen Bundesbahn als längere Variante des ersten UIC-Standardtyps entwickelt. Trotz der größeren Abmessungen blieb das zulässige Ladegewicht aufgrund der Verwendung identischer Bauteile wie beim Gmhs53 unverändert bei 20 Tonnen. Ein markantes Merkmal waren die bereits ab Werk eingebauten, 2,0 Meter breiten Ladetüren. Auffällig waren zudem die Kastenprofile aus U-Stahl, die

in den ersten Bauserien seitlich stehend montiert wurden. Wie für die damalige Zeit typisch, besaßen die Wagen der ersten Bauserie des Glmehs50 Seitenwände aus Holzbohlen, bevor später auf Siebdruckplatten umgestellt wurde. Alle 280 Fahrzeuge der ersten Serie waren sowohl mit Dampf- als auch mit Elektroheizleitungen ausgestattet, wodurch sie für den Stückguttransport in Eil- und Schnellzügen geeignet waren.



- Feine Nachbildung der Bretterfugen
- Bremsbacken in Radebene
- Extra angesetztes Achsbremsgestänge

- Extra angesetzte Bremsanlage
- Maßstäblich schmaler Rahmen
- Metallachshalter

- Radsätze auch innen profiliert
- Präzise Bedruckung und Lackierung

Gedeckter Güterwagen Glmehs50 DB
Betriebs-Nr. 201 019



Best.-Nr. **51292**

Gedeckter Güterwagen Glmehs50 DB
Betriebs-Nr. 201 093



Best.-Nr. **51293**

Gedeckter Güterwagen Gbrs-v²⁴⁵ DB
Betriebs-Nr. 21 80 155 6 038-4



Best.-Nr. **51294**

Gedeckter Güterwagen Gbrs-v²⁴⁵ DB
Betriebs-Nr. 21 80 155 6 189-6



Best.-Nr. **51295**





GEDECKTER GÜTERWAGEN GLLMES52

Um den Transport großer Mengen Stückgut zu beschleunigen, setzte bereits die Deutsche Reichsbahn auf den Einsatz leichter Güterzüge (Leig), die speziell für den Stückgutverkehr konzipiert waren. Dabei wurden zwei großräumige Güterwagen kurzgekuppelt und durch einen breiten Übergang sowie ein Zugführerabteil miteinander verbunden. Diese Konstruktion ermöglichte es, Personal an Bord zu haben, das die Sortierung des Stückguts bereits während der Fahrt vornehmen konnte. In den 1950er-Jahren griff die Deutsche Bundesbahn dieses Konzept bei der Entwicklung neuer Güterwagen auf und plante den Neubau moderner Leig-Einheiten. Auf Basis des Gllmehs50 entstanden so

98 Leig-Einheiten der Bauart Gllm(e)hs52, die anfangs durch den markanten Schriftzug „Stückgut-Schnellverkehr“ quer über die Seitenwandbretter gekennzeichnet waren. Für den Betrieb wurden den Leig-Einheiten feste Heimatbahnhöfe zugeordnet, von denen sie in regelmäßigen Umläufen verkehrten. Ab Ende der 1970er-Jahre begann die Deutsche Bundesbahn, einige dieser Leig-Einheiten zu modernisieren. Dabei ersetzte man die Bretterwände durch Plattenwände und drehte die U-förmigen Kastenprofile. In diesem modernisierten Zustand waren die letzten Leig-Einheiten bis 1991 im Einsatz, bevor sie schließlich durch Lkw im Stückgutverkehr vollständig abgelöst wurden.

Gedeckter Güterwagen Gllmehs52 DB

Betriebs-Nr. 218 340 / 218 341



Best.-Nr.
51300



Best.-Nr.
51301



285,5
— —



Deutsche Bundesbahn

Gedeckter Güterwagen Hbqrs-52 DB

Betriebs-Nr. 218 392 / 218 393



Best.-Nr.
51296



Best.-Nr.
51297



285,5
— —



Gedeckter Güterwagen Hrs-vz³³² DB

Betriebs-Nr. 20 80 210 3 622-2 / 20 80 210 3 623-0



Best.-Nr.
51298



Best.-Nr.
51299



285,5
— —



Kühlwagen Tnfhs38 "Brauerei Wulle" DRG
 Betriebs-Nr. Stuttgart 513 731 [P]



Best.-Nr.
50952

II 139,1 ■ ➡ ■ ■ 2187

Kühlwagen Tnfhs38 "Brauerei Dinkelacker" DB
 Betriebs-Nr. 528 126 [P]



Best.-Nr.
50958

III 139,1 ■ ➡ ■ ■ 2187 DB

Kühlwagen Tnfhs38 "Warsteiner Brauerei" DB
 Betriebs-Nr. 532 452 [P]



Best.-Nr.
50963

III 139,1 ■ ➡ ■ ■ 2187 DB

Kühlwagen Tnfhs38 "Stuttgarter Hofbräu" DB
 Betriebs-Nr. 524 851 [P]



Best.-Nr.
50971

III 139,1 ■ ➡ ■ ■ 2187 DB

Kühlwagen Ibdlps383 "Holsten-Edel" DB
 Betriebs-Nr. 21 80 082 0 000-6 [P]



Best.-Nr.
50948

IV 139,1 ■ ➡ ■ ■ 2187 DB



Gedeckter Güterwagen Glr22 "Dienstgutwagen" DB
Betriebs-Nr. Frankfurt 1231

EXTRA ANGESETZTE BREMSANLAGE,
FEDERPAKETE, RADLAGER UND
TRITTSTUFEN

FEINE GRAVUREN UND
NIETEN

ACHSHALTER AUS
GEPRÄGTEM BLECH



Best.-Nr.
50975



Gedeckter Güterwagen Glr22 "Düsseldorfer Löwensenf" DB
Betriebs-Nr. 564 250 [P]



Best.-Nr.
51177



Gedeckter Güterwagen Glm-u DR
Betriebs-Nr. 40 50 940 0341-6



Best.-Nr.
50991



Gedeckter Güterwagen Glt "A. Pöttinger" ÖBB
Betriebs-Nr. 213 623



Best.-Nr.
50499



★

**AKTUELLES VON BRAWA
AUTOMATISCH ERFAHREN**

Einfach unter www.brawa.de
den kostenlosen BRAWA Newsletter
abonnieren.





VOM FELD AUF DIE SCHIENE: GÜTERWAGEN FÜR DEN GETREIDETRANSPORT

GEDECKTER GÜTERWAGEN GGR15



© SLG. R. KAMMER

In den frühen 1950er-Jahren begann die Vereinigung Volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus der DDR (VVB LOWA) mit der Weiterentwicklung des GGths Bromberg für den Transport großer Getreidemengen in gedeckten Güterwagen.

Nach der Herstellung von drei Musterwagen im Jahr 1952 begann 1954 die Serienfertigung der neuen GGts-Güterwagen, die viele Merkmale des GGths Bromberg übernahmen. So blieben Ladeluken, Dachlaufbretter und Entladeschieber in den Türen erhalten. Die Türen konnten nun jedoch dicht verschlossen werden, wodurch auf zusätzliche Bretter zur Verhinderung von Ladungsverlust verzichtet werden konnte. Die Türbreite wurde jedoch auf 1,5 Meter reduziert, da die Wagen überwiegend für den Getreidetransport und kaum für andere Zwecke vorgesehen waren. Aus diesem Grund

wurden die Wagen auch kürzer gebaut als die GGths Bromberg, um das Ladevolumen im Verhältnis zur Nutzlast besser auszunutzen.

Zwischen 1954 und 1957 stellten die Werke der LOWA insgesamt 1.655 Stück der GGths15-30 her. Wie bei großen Serien üblich, gab es innerhalb der Produktion und durch spätere Änderungen Unterschiede, etwa in der Anordnung der Dachlaufbretter, der Entladeluken sowie der Feststellbremse, Handbremse und dem Bremserhaus.

Im Betrieb erfüllten die Wagen die Erwartungen voll und ganz. Nach vier Jahrzehnten im Einsatz schieden die letzten Wagen schließlich 1994 aus dem regulären Betrieb aus. Einige wurden danach noch als Bahndienstwagen weiterverwendet.



- Vorbildgerechter Rahmenaufbau
- Präzise Nachbildung der Bretterfugen
- Mehrteilige Bremsanlage

- Extra angesetzte Signalhalter
- Bremsbacken in Radebene
- Präzise Bedruckung und Lackierung

- Extra angesetzte Achslagerdeckel
- Varianten mit und ohne Bremserbühne
- Verschiedene Ausführungen der Dachläufe



Gedeckter Güterwagen GGrhs DR
Betriebs-Nr. 15-31-32



Best.-Nr. **51266** III 189,7 NEM 2188 DR

Gedeckter Güterwagen GGrhs DR
Betriebs-Nr. 15-33-86



Best.-Nr. **51267** III 181,6 NEM 2188 DR

Gedeckter Güterwagen GGrhs DR
Betriebs-Nr. 15-39-12



Best.-Nr. **51268** III 181,6 NEM 2188 DR

Gedeckter Güterwagen (GGhmsx) GGhx DR
Betriebs-Nr. 21 50 117 1538-4



Best.-Nr. **51269** IV 181,6 NEM 2188 DR

Gedeckter Güterwagen Gaghmqr-s-v DR
Betriebs-Nr. 11 50 197 2212-9

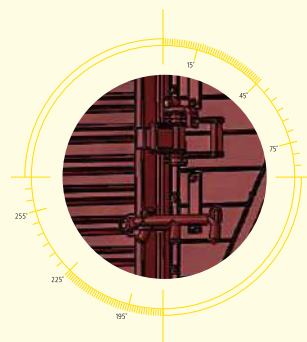
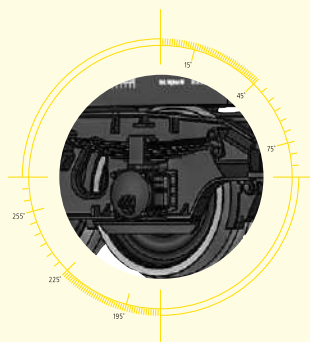
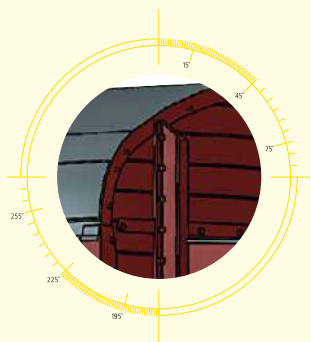


Best.-Nr. **51270** IV 181,6 NEM 2188 DR

Gedeckter Güterwagen Gagms-v DR
Betriebs-Nr. 11 50 197 2227-7



Best.-Nr. **51271** IV 189,7 NEM 2188 DR



Schiebewandwagen Hbis-x²⁹⁹ DB
Betriebs-Nr. 21 80 225 6492-8



Best.-Nr.
48997

IV NEM	161,1 —	■→ NEM	⇄ NEM	2188	DB
-----------	------------	-----------	----------	------	----

Schiebewandwagen Hbis-t²⁹⁹ "Staatl. Fachingen" DB
Betriebs-Nr. 21 80 235 0 423-4



Best.-Nr.
48998

IV NEM	161,1 —	■→ NEM	⇄ NEM	2188	DB
-----------	------------	-----------	----------	------	----

Schiebewandwagen Hbills-x²⁹⁹ DB AG
Betriebs-Nr. 21 80 227 7 012-5



Best.-Nr.
48995

VI NEM	161,1 —	■→ NEM	⇄ NEM	2188	DB
-----------	------------	-----------	----------	------	----

Schiebedach-/Schiebewandwagen Tbis⁸⁶⁹ DB AG
Betriebs-Nr. 21 80 078 1677-8



Best.-Nr.
48996

VI NEM	161,1 —	■→ NEM	⇄ NEM	2188	DB
-----------	------------	-----------	----------	------	----

Gedeckter Güterwagen Gos²⁵³ DB AG
Betriebs-Nr. 21 80 141 3 507-1



Best.-Nr.
50907

V NEM	143,7 —	■→ NEM	⇄ NEM	2187	DB
----------	------------	-----------	----------	------	----

Gedeckter Güterwagen Gos²⁴⁵ Wiebe
Betriebs-Nr. 60 80 0923 742-1



Best.-Nr.
50908

VI NEM	143,7 —	■→ NEM	⇄ NEM	2187	W
-----------	------------	-----------	----------	------	---



Schienenwagen SSla DRG
Betriebs-Nr. Köln 14 831



Best.-Nr.
47238

III NEM	◆ METALL	231,5 (-)	■ → NEM	⚡ NEM	⚡ 2188	
------------	-------------	--------------	------------	----------	-----------	--

Schienenwagen SSIma44 DB
Betriebs-Nr. 918 448



Best.-Nr.
47239

III NEM	◆ METALL	231,5 (-)	■ → NEM	⚡ NEM	⚡ 2188	
------------	-------------	--------------	------------	----------	-----------	--

Schienenwagen R⁶⁷² DB
Betriebs-Nr. 21 80 380 0 441-0



Best.-Nr.
47240

IV NEM	◆ METALL	231,5 (-)	■ → NEM	⚡ NEM	⚡ 2188	
-----------	-------------	--------------	------------	----------	-----------	--

Schienenwagen SSI BBÖ
Betriebs-Nr. 394 133



Best.-Nr.
47241

III NEM	◆ METALL	231,5 (-)	■ → NEM	⚡ NEM	⚡ 2188	B B Österreich
------------	-------------	--------------	------------	----------	-----------	-------------------



Tief ladewagen "Henschel & Sohn" SSt01 DB
Betriebs-Nr. 980 8001

RAHMEN AUS METALL

FEIN GRAVIERTE
DETAILS

PRÄZISE BEDRUCKUNG UND LACKIERUNG

Best.-Nr.
47914



152,8
—



Tief ladewagen J^a "Wiener Lokomotivfabrik" BBÖ
Betriebs-Nr. 525 102 [P]

Best.-Nr.
47917



152,8
—



Tief ladewagen "Brown Boveri & Cie" SBB
Betriebs-Nr. 567 248

Best.-Nr.
47915



152,8
—





Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ "Ölverein 12" DRG
Betriebs-Nr. Frankfurt 935 200 [P]



Best.-Nr.
49625

III	142,5	III	III	III	III
NEM	NEM	NEM	NEM	NEM	NEM

2188

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ "Minol" DR
Betriebs-Nr. 51-72-05 [P]



Best.-Nr.
49629

III	142,5	III	III	III	III
NEM	NEM	NEM	NEM	NEM	NEM

2188

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] "Aral" DB
Betriebs-Nr. 503 813 [P]



Best.-Nr.
49630

III	142,5	III	III	III	III
NEM	NEM	NEM	NEM	NEM	NEM

2188

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] "VTG" DB
Betriebs-Nr. 33 80 075 0 144-6 [P]



Best.-Nr.
49624

IV	142,5	III	III	III	III
NEM	NEM	NEM	NEM	NEM	NEM

2188

Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] "ÖMV" ÖBB
Betriebs-Nr. 537 370 [P]



Best.-Nr.
49631

III	142,5	III	III	III	III
NEM	NEM	NEM	NEM	NEM	NEM

2188



Schwerlastwagen SSt125 "RWE" DRG
Betriebs-Nr. Köln 538 171 [P]



Best.-Nr. **51272**



Best.-Nr. **51273**



316,4

Rmin
420



FARBlich ABGESETZTE
BREMSERBÜHNE

VIELTEILIGE NACHBILDUNG DES
TRANSFORMATORS ALS LADEGUT

NEUKONSTRUKTION: NEUER
TRANSFORMATOR

Große und schwere Lasten erfordern spezielle Transportmittel bzw. Wagen. Die Rheinisch Westfälische Elektrizitätswerk A.-G. Essen (RWE) vergab im Jahr 1928 an die Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg (MAN) einen Auftrag zum Bau zwei neuer Tragschnabelwagen. Nur so war ein Transport der stetig wachsenden Transformatoren für die Umspannwerke zu bewerkstelligen. Diese wurden im Verzeichnis der in den Wagenpark der Deutschen Reichsbahn eingestellten Wagen für außergewöhnliche Transporte unter der Skizze 125 geführt.

Die maximale Zuladung der Wagen von 168 Tonnen wurde auf 18 Achsen verteilt. Dabei trug je ein vierachsiges und ein fünfachsiges Drehgestell eine Brücke, auf der sich ein Tragschnabel abstützte. Die Tragschnäbel waren die charakteristischen, genieteten Fachwerkstrukturen.

Unbeladen wurden die beiden Tragschnäbel mit Bolzen gekuppelt, so dass bereits der leere Tragschnabelwagen es auf die beachtliche Länge von 27,525 m über Puffer brachte. Das Eigengewicht betrug 97,2 t. Zum Beladen wurden die beiden Hälften auseinandergezogen und ein selbsttragender Trafo zwischen die Tragschnäbel gehängt bzw. ein 8,40 m langes Fachwerktraggerüst.

Als Privatfahrzeuge ([P]-Wagen) waren die Wagen anfangs bei der Deutschen Reichsbahn (Gesellschaft) und später bei der Bundesbahn eingestellt und anfänglich im Bahnhof Köln Kendenich der K.B.E. beheimatet. Zwei weitere SSt 125 wurden 1940 ebenfalls von der MAN gebaut und gehörten der Preußen Elektra Hannover sowie der Elektrowerke A.-G. Berlin. Letzterer verblieb nach dem Krieg bei der Deutschen Reichsbahn in der USSR-Zone und kam später zur DR.

Aufgrund der Abmessungen der besonderen Fracht, die oftmals die Fahrzeugumgrenzung überschritt, durften die Wagen beladen nur als außergewöhnliche Transporte mit einer zulässigen Geschwindigkeit von max. 40 km/h verkehren. Bei engen Brücken sogar ggf. nur Schrittgeschwindigkeit und unter Beobachtung. Aus diesem Grund wurden solche Fahrten vornehmlich in den Tagesrandlagen durchgeführt. Unbeladen durften die Wagen am Schluss von regulären Güterzügen immerhin mit 65 km/h befördert werden. Damals die übliche Höchstgeschwindigkeit von regulären Güterzügen. Bei der DB wurde die Höchstgeschwindigkeit bei Einbau von Rollenlagern auf 80 km/h heraufgesetzt.





Schwerlastwagen SSt125 "RWE" DB
Betriebs-Nr. 537 629 [P]

Best.-Nr. 51276	=	Best.-Nr. 51277	~
III NEM	316,4 Rmin 420	DB	

DARSTELLUNG DER
NIETKONSTRUKTION

GRAVIERTER
FIRMENSCHRIFTZUG



Schwerlastwagen Uaai^{672.9} "RWE" DB
Betriebs-Nr. 33 80 995 8 000-7 [P]

Best.-Nr. 51278	=	Best.-Nr. 51279	~
IV NEM	316,4 Rmin 420	DB	

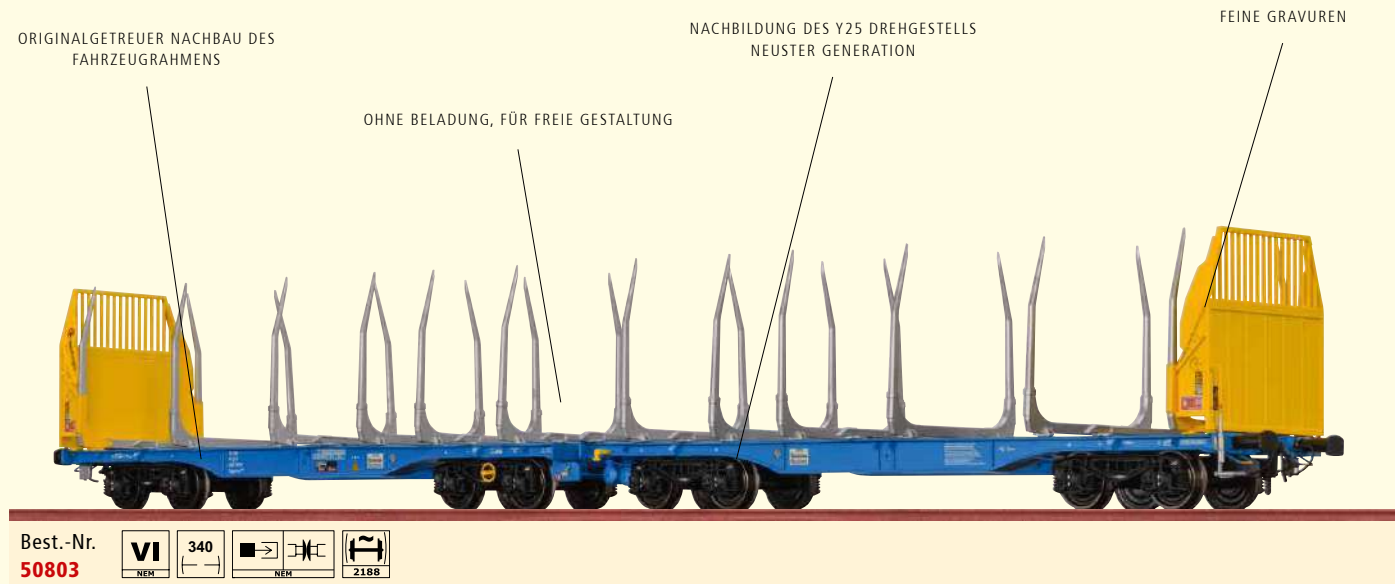
- Variantengerechte Bauartunterschiede
- Mit und ohne Trafo beladen einsetzbar
- Vier Drehgestelle mit 18 Achsen
- Mehrteilige Nachbildung der Fachwerk-Tragschnäbel

- Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm
- Trafo schwenkt in Kurven sehr stark ein
- Befahrbarer Mindestradius: empfohlener Einsatz ab R=420

- Detailliertes Bühnengeländer
- Räder aus Metall
- Extra angesetzte Bremsanlagen
- Detailliertes Fahrwerk



Drehgestellflachwagen Sggmrrs InnoFreight
 Betriebs-Nr. 35 81 4657 345-8



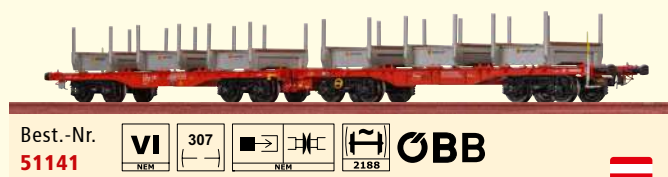
Drehgestellflachwagen Sggmmrrs "ArcelorMittal" DB AG
 Betriebs-Nr. 31 80 4658 009-4



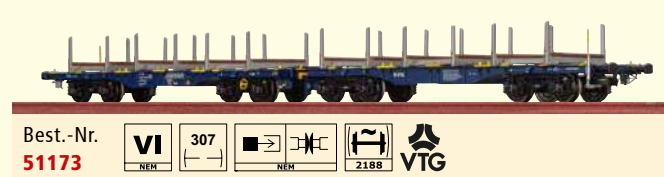
Drehgestellflachwagen Sggmmrrs "ArcelorMittal" DB AG
 Betriebs-Nr. 31 80 4658 122-5



Drehgestellflachwagen Sggrs ÖBB
 Betriebs-Nr. 31 81 4854 024-4



Drehgestellflachwagen Sggrs VTG
 Betriebs-Nr. 37 80 4851 289-1





BRAWA OSTERAKTION

LIMITIERTES SONDERMODELL
AB MÄRZ FÜR SIE IM FACHHANDEL VERFÜGBAR!

Gedeckter Güterwagen G10 "Ritter Sport" DB
Betriebs-Nr. 513 465 [P]



Best.-Nr.
50950



110,3



2187



Ritter Sport ist heute weltweit bekannt und beliebt. Im Jahr 1912 gründeten Clara und Alfred Eugen Ritter das Unternehmen in Stuttgart-Bad Cannstatt. Durch einen Vorschlag von Clara Ritter, wurde 1932 die ikonische quadratische Schokolade eingeführt. Diese innovative Form war nicht nur praktisch für den Transport, sondern

ist bis heute ein Markenzeichen, das Ritter Sport von anderen Schokoladenherstellern abhebt. "Quadratisch. Praktisch. Gut." – beschreibt nicht nur die charakteristische Form der Schokolade, sondern auch die praktischen Vorteile und die hohe Qualität der Produkte.



MEILENSTEIN DER ELLOK-ENTWICKLUNG MIT SPANNENDEN DETAILS



ORIGINALFOTO: U. BUDDE

Ende der 1920er-Jahre wurde absehbar, dass die DRG zur Beschleunigung ihres Güterverkehrs unter anderen neue Elektrolokomotiven beschaffen musste. Der Wunsch die Höchstgeschwindigkeiten auf mindestens 80 km/h zu erhöhen konnte mit den zuletzt beschafften Baureihen E77 und E75 nicht erreicht werden, da die herkömmliche Antriebstechnik mittels Stangen und zusätzlichem Laufradsatz keine höheren Geschwindigkeiten zuließ. Die guten Erfahrungen im Ausland und den zwei bayrischen EG1 mit Bo'Bo' Drehgestelllokomotiven überzeugten auch die DRG von der Einrahmen-Bauweise abzuweichen. Stark ausgebremst wurde dieses Vorhaben jedoch durch die 1929 hereingebrochene Weltwirtschaftskrise, welche den kostspieligen elektrischen Ausbau von Strecken unterbrach. Somit bestand keine Notwendigkeit an Elektrolokomotiven. Die Lokomotivindustrie in Deutschland hatte jedoch die Befürchtung auf Grund dieser Beschaffungspause den Anschluss an die aktuelle Entwicklung zu verlieren. Sie machten sich daher auf eigene Kosten an die Entwicklung einer

preisgünstigen Konstruktion. Unter der Federführung von Walter Reichel entstand so bei den Siemens-Schuckert-Werken (SSW) ein Prototyp mit der Bezeichnung E44 70, die spätere E44 001. Aus der Produktion von Komponenten für Stromerzeuger konnte SSW die Erfahrungen des Lichtbogenschweißens in den Lokomotivbau einfließen lassen was zu deutlichen Einsparungen bei Material und Fertigungsaufwand führte. Die positiven Testergebnisse dieses Prototypen überzeugten die DRG den neuen Lokomotivtyp zu einer Universal-Lokomotive weiterzuentwickeln. Das Resultat war die erste in Serie hergestellte Drehgestell-Elektrolokomotive Deutschlands, welche durchaus als Urtyp für die später entwickelten Einheitselektrolokomotiven der Deutschen Bundesbahn (DB) gelten darf. Die Auslieferung der für 90 km/h zugelassen Lokomotiven erstreckte sich von 1933 kriegsbedingt bis in die Nachkriegsjahre, so dass Henschel mit E44 187G erst am 29.11.1954 die Letzte an die DB übergab.

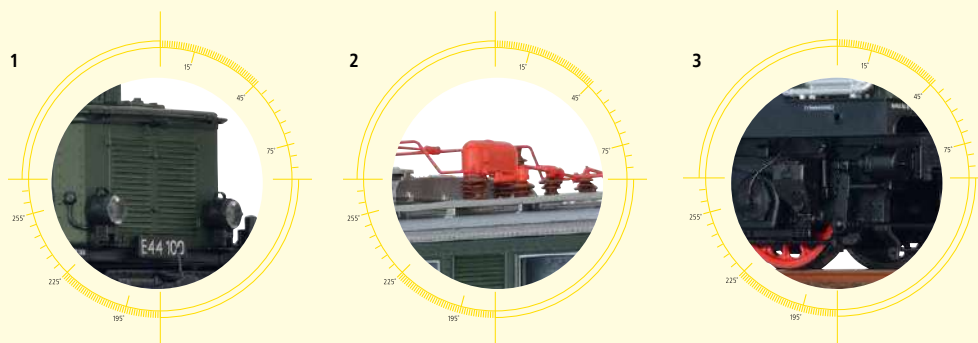
Modell:

- Hoch detailliertes Gehäuse
- Feine Niete und Gravuren
- Viele extra angesetzte Details, z.B. Griffstangen, Aufstiegsleitern und mehrteilige Kühleschlangen
- Nachbildung des Führerstandes
- Extra angesetzte Bremszylinder, Bremszugstangen, Sandkästen, Sifa, Pekinghauslager und Bahnräumer
- Fein detaillierte Drehgestelle mit angesetzten Teilen
- Dachausrüstungen mit vielen extra angesetzten Details
- Frei stehenden Dachleitungen
- Verschiedene Isolatoren
- Unterschiedliche Hauptschalter
- Fein detaillierte Stromabnehmer
- Unterschiedlich lange Dachlaufstege
- Dreipunktlagerung im Drehgestell
- Stirnbeleuchtung über LED mit Lichtwechsel rot-weiß, 3. Stirnlampe auch analog abschaltbar
- LED-Beleuchtung im Führerstand und in der Soundausführung auch im Maschinenraum
- Kupplungsaufnahme nach NEM mit Kinematik
- Next18-Schnittstelle für Fahrdecoder

Soundversion:

- Alle Lichtfunktionen digital steuerbar, inklusive Maschinenraumbeleuchtung
- Optimierte Motor- und Lastregelung für perfekte Laufeigenschaften
- Hervorragende Klangqualität vom Originalsound dank rauschfreier 16-bit Technik mit bis zu 8 unabhängigen Kanälen
- Einsetzbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, SX1 und SX2, Motorola)
- Sounddecoder auf der Hauptleiterplatte integriert



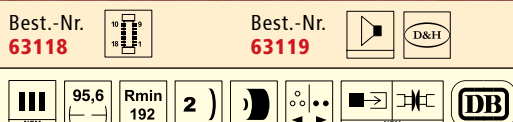


- 1_Fein gravierte Lüftergitter
- 2_Vorbildgerechte, mehrteilige Dachausrüstung
- 3_Extra angesetzte Sandkästen

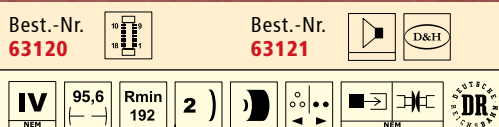
(Abbildungen zeigen Best.-Nr. 63118)



Ellok BR E44 DB
Betriebs-Nr. E44 100



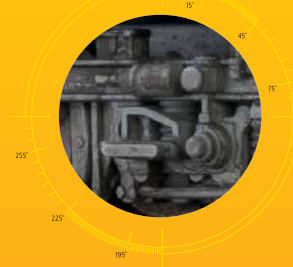
Ellok BR 244 DR
Betriebs-Nr. 244 069-1





MANCHE MODELLE LASSEN WIR GANZ SCHÖN ALT AUSSEHEN...

Das ist einmal mehr wahre Liebe zum Detail: Besonders realitätsliebende Fans können sich auf ausgewählte BRAWA Modelle mit realistischen Alterungsspuren freuen. Die Auflage ist jeweils streng limitiert und jedes Modell wird einzeln und von professioneller Hand patiniert. Die mit Pinsel und Airbrush-Technik aufgetragenen Rost- und Schmutzstellen wirken täuschend echt – für noch mehr Spaß an einer Modellbahn „wie aus dem wirklichen Leben“.



Diesellok BR 132 DR
Betriebs-Nr. 132 306-2



Best.-Nr.
61044

Best.-Nr.
61045



- Mit Schnittstelle Next18
- Zugschlussignal
- Führerstandsbeleuchtung
- Originalgetreuer Sound

- Vorbildgerechte Geschwindigkeit
- 5-poliger Motor
- Alle Achsen angetrieben
- Normschacht nach NEM 355

- Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd
- Kühlventilator nachgebildet
- Fein gravierte Details



Dieseltriebwagen VT 2.09 DR
Betriebs-Nr. VT 2.09 001



Best.-Nr. 64322		Best.-Nr. 64323		

Dieseltriebwagen BR 171 DR, 2er-Set
Betriebs-Nr. 171 803-0 / 171 003-7



Best.-Nr. 64326		Best.-Nr. 64327		



- Gehäuse mit Panoramascheibe
- Mit Schnittstelle (Digitalversion ab Werk mit Decoder; Analogversion mit Lötunkten)
- Freier Durchblick durch den Fahrgastraum
- Vorbildgerechte Beleuchtung
- Dreipunktlagerung
- Stromaufnahme über Radschleifer
- Mit stromführender Kupplung
- Licht zwischen Wageneinheiten abschaltbar (analog und digital)
- Innenbeleuchtung und Inneneinrichtung eingebaut
- **Digitalversionen:** Decoder und Lautsprecher im Motorwagen; mit Schlussbeleuchtung und Spitzenlichtsignal; Beiwagen originalgetreu ausschließlich mit roter Schlussbeleuchtung





NEU AB 2025: DER OFFIZIELLE BRAWA-ONLINESHOP IST DA!

IHR DIREKTER ZUGANG ZUR FASZINIERENDEN WELT
DER MODELLBAHN.

Besuchen Sie unseren offiziellen BRAWA-Onlineshop! Hier können Sie bequem von zu Hause unser gesamtes lieferbares Sortiment durchstöbern und Ihre Lieblingsmodelle direkt bestellen – von Loks und Wagen bis hin zu Zubehör. Profitieren Sie von detaillierten Produktbeschreibungen, hochauflösenden Bildern und einer einfachen Navigation, die Ihnen das Einkaufserlebnis so angenehm wie möglich macht.

Unser Service für Sie: Alle Modelle können wahlweise in Gleich- oder Wechselstrom bestellt werden. Die H0-Wagen von BRAWA werden standardmäßig mit Gleichstrom-Radsätzen ausgeliefert. Nutzen Sie für Wechselstrom-Radsätze einfach die praktische Option „Kostenloser Radsatztausch“, die Sie direkt vor dem Hinzufügen des Artikels in den Warenkorb anklicken können.



ENTDECKEN UND BESTELLEN:



TAUCHEN SIE EIN IN DIE BRAWA-MODELLBAHNWELT –
JETZT DIREKT IN UNSEREM ONLINESHOP!

WWW.BRAWA-SHOP.DE

Versand aktuell ausschließlich deutschlandweit.



Kostenlose Lieferung

Für alle Bestellungen mit einem
Warenwert von über 150 €



Direkt vom Hersteller

Lieferung direkt ab BRAWA-Werk
Remshalden



Sichere Zahlungsmöglichkeiten

Zahlen Sie mit Ihrer präferierten
sicheren Methode



BRAWA Kundenservice

Unsere Liebe zum Detail spüren Sie
auch beim Service



DIE ZEICHEN UND IHRE BEDEUTUNG

 Epochenbezeichnung	 Befahrbarer Mindestradius in mm	 Digitale Kupplung	 Energie Speicher
 Gleichstrom Analog	 Schnittstelle nach NEM 651	 Funktionsfähiger, schaltbarer Lüfter	 Modell besitzt Kupplungsaufnahme, jedoch keine Kurzkupplungs kinematik
 Gleichstrom Analog BASIC	 Schnittstelle nach NEM 652	 Lok besitzt Schwungmasse	 Modell besitzt Kupplungsaufnahme und Kurzkupplungs kinematik
 Gleichstrom Analog BASIC+	 Schnittstelle mit Lötunkten	 Zweilicht-Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd	 Modell besitzt Federpuffer
 Gleichstrom Digital	 Schnittstelle Next18	 Zweilicht-Spitzensignal und ein rotes Schlusslicht in Fahrtrichtung wechselnd	 Tauschratsatz für Wechselstrom eingebaut
 Gleichstrom Digital EXTRA	 Schnittstelle PluX22	 Dreilicht-Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd	 Tauschratsatz für Wechselstrom nachrüstbar (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2180)
 Wechselstrom Digital	 2) Anzahl der Räder mit Haftreifen	 Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter in Fahrtrichtung wechselnd	 Wechselstromschleifer eingebaut
 Wechselstrom Digital BASIC+	 Lok besitzt Rauchgenerator	 Zwei rote Schlusslichter	 Wechselstromschleifer nachrüstbar (z. B. BRAWA Art.-Nr. 2220)
 Wechselstrom Digital EXTRA	 Lok ist für den Einbau eines Rauchgenerators vorbereitet (z. B. Seuthe Nr. 20)	 Mit Innenbeleuchtung ausgestattet	 Decoder Doepler & Haass
 Fahrzeug weitgehend aus Metall	 Sound eingebaut	 Innenbeleuchtung nachrüstbar (z.B. BRAWA Art.-Nr. 2200)	 Logo der Bahngesellschaft (Beispiel DRG)
 Länge über Puffer in mm	 Für Sound vorbereitet	 Mit Inneneinrichtung ausgestattet	

Nach Redaktionsschluss dieses Katalogs können sich an den Produkten Änderungen ergeben. Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen in Bedruckung und Farbton bleiben vorbehalten.

A. Pöttinger Adler-Brauerei Bielstein Aral Bahlsen Bayer BEACON Bières de Colmar Brauerei Dinkelacker Brauerei Wulle Brown Boveri & Cie Budweiser Bürgerbräu CFL CSD DB AG DB Regio De Gekroonde Valk DEA Doornkaat Dortmunder Union Düsseldorf Löwenstf Flughafen Frankfurt/Main Glücksklee H.F.Wiebe Hengstenberg Henschel & Sohn Hertie HO Handelsorganisation Holsten-Brauerei I.G. Farbenindustrie Knorr Königl. Mineralbrunnen Fachingen Langnese Eiskrem Magirus Metrans Minol NAH.SH ÖBB Överlein T2 ÖMV Paderborner Bier Palmin Ritter Sport RWE Staatl. Fachingen Staropramen Stuttgarter Hofbräu Tchibo TWINDEXX Vario Ulmer Eisenbahnfreunde VTG Warsteiner Brauerei und Wiener Lokomotivfabrik sind eingetragene Warenzeichen. With authorisation SNCB-NMBS Train World Heritage.

LIEBE ZUM DETAIL



**HISTORISCHER AUSLIEFERUNGSZUSTAND:
DIE BRAWA SCHNELLZUGLOK BR 01 MIT 2'2 T30 TENDER**



BRAWA Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH & Co. KG . Uferstr. 24-30 . D-73630 Remshalden
Hotline: Montag – Donnerstag, 13.00 – 15.00 Uhr . Telefon +49(0)7151 97935-68
Telefax +49(0)7151 74662 . info@brawa.de . www.brawa.de