

# Herbst 2021

## Lokomotiven und Wagen



## V200



### Vorbild

Die V200 war DAS Lok-Gesicht der Deutschen Bundesbahn (DB) in den 50er-Jahren. Keine andere Diesellok prägte das Bild der jungen DB so sehr, wie die lange Lok mit den charakteristischen Aluminium-Zierstreifen, die an den Stirnseiten zu einem stilisierten „V“ zuliefen. In den ab 1956 gebauten Serienloks kamen 1100 PS (bei 1500 U/min) starke 12-Zylindermotoren von Daimler-Benz (MB 820 Bb), MAN (12 V 18/21) oder Maybach (MD 650) zum Einsatz. Für die Zugheizung diente ein Dampfheizkessel von Hagenuk, der in der Lage war, einen Schnellzug mit zehn bis zwölf Wagen zu heizen. Eine Besonderheit war die Ausrüstung aller V200.0 mit einer Vielfachsteuerung, die Doppeltraktionen und den Wendezugbetrieb ermöglichte. Mit Krauss-Maffei (V200 001 – 005, V200 026 – 086) und MaK (V200 006 bis 025) lieferten nur zwei Hersteller die 86 Lokomotiven an die DB. Die MaK-Loks unterschieden sich an der Front markant durch eine flachere Ausführung des „V“ von den Krauss-Maffei-Loks. Erstzuteilungen von Serienloks erhielten die Bahnbetriebswerke (Bw) Frankfurt-Griesheim (15 Stück), Hamburg-Altona (19), Hamm P (32) und Villingen/Schwarzwald (20). Bereits ab Werk erhielten V200 056 bis 086 statt des auffälligen Schriftzugs „Deutsche Bundesbahn“ einfache DB-Logos an den Seiten. Ab den frühen 1970er-Jahren entfernte man die Aluminium-Zierleisten und verpasste den Loks als Trennung zwischen roten und grauen Partien eine Zierlinie. Drei V200 lackierte man in den 1970er-Jahren in den damals modernen Farbtönen Ozeanblau und Elfenbein. Das markante »V« an den Stirnseiten entfiel. Nachdem die DB die 220 schon ab 1978 abstellte, bot sie die teilweise gerade einmal 20 Jahre alten Loks ausländischen Bahnen zum Kauf an. Insgesamt 30 Loks fanden Abnehmer in Italien, Frankreich (Algerien) und Spanien.

### Modell

- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter im Dachbereich, flaches MaK-„V“ an den Stirnseiten
- Mehrfarbiger Führerstand mit Lokführerfigur
- Vorbildgerecht teilweiser Durchblick durch den Maschinenraum
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Kupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Fünfpoliger ESU-Motor mit zwei Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf drei Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound-Decoder für DCC-, Motorola®, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Doppelausprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittel-leiter-Betrieb
- 2 Raucherzeuger, synchron zum LokSound, bei Rangierfahrt ist nur ein Raucherzeuger aktiv
- Digitalisierte Originalgeräusche einer Lok mit V200 mit Maybach-Dieselmotoren MD 650
- Sensorgesteuerte Geräusche bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand-, Führerpult- und Maschinenraumbelichtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers, Pufferträgerzurüstteile und 2. Kupplung liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 209,7 mm

**31082**, Diesellok, H0, V200, 220 053 Brohltalbahn, Reuschling grün, Ep VI, DC/AC



449,00 € UVP \*)

**31336**, Diesellok, H0, V200, V 200 008 DB, altrot, Ep III, DC/AC



449,00 € UVP \*)

**31337**, Diesellok, H0, V200, 220 019 DB, altrot, Ep IV, DC/AC

**SYMBOLFOTO**



449,00 € UVP \*)

**31338**, Diesellok, H0, V200, 220 012 DB, ozeanblau/beige, Ep IV, DC/AC

**SYMBOLFOTO**



449,00 € UVP \*)

## Taschenwagen Sdggmrs



### Vorbild

Der als TWIN I bezeichnete Gelenkwagen war die Antwort des Waggonvermieters AAE auf die Frage nach größtmöglicher Flexibilität im kombinierten Ladungsverkehr. Die 34 m langen Wagen können 40- und 20-Fuß-Container, aber auch kranbare Sattelaufleger aufnehmen. Durch die besonders tief gezeigten Wannen eignen sich die Sechsschser im Gegensatz zu den Vorgängerbauarten sogar für die Beladung mit modernen Megatrailern. Zur Fixierung der Sattelaufleger weisen die Wagen an den Enden Stützböcke auf. Diese verbleiben am Wagen, auch wenn die nächste Tour mit Containern stattfindet. Die Stützbalken für den Containertransport sind ebenfalls stets an Bord und lagern bei Nicht-Gebrauch oberhalb des mittleren Drehgestells. Im Vergleich mit den scheibengebremsten Versionen weist der klotzgebremste Wagen eine um drei Tonnen höhere Zuladung auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt leer 120, beladen unabhängig von den Streckenklassen 100 km/h. Die Wagen kommen auch gemischt mit anderen Bauarten des Kombinierten Ladungsverkehrs zum Einsatz. Die Türen der Container lassen sich öffnen und geben den Blick auf den detaillierten Innenraum frei.

### Modell

- Weitgehende Metallbauweise
- Typ erstmals mit klotzgebremsten Y25-Drehgestellen
- Bügelkupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Zahlreiche separat angesetzte Teile
- Umfangreiche mehrfarbige Bedruckung
- Feinst detaillierte Container mit zu öffnenden Türen und Innendetaillierung
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge 391 mm

**36545**, Taschenwagen, H0, 37 84 499 3 174-0, NL-AAEC Ep. VI,  
Container CMAU 554986 + MEDU 183613, DC



99,90 € UVP \*)

**36546**, Taschenwagen, H0, 37 84 499 3 175-7, NL-AAEC Ep. VI,  
Container CBHU 800007 + CSLU 112507, DC



99,90 € UVP \*)

**36547**, Taschenwagen, H0, 37 84 499 3 179-9, NL-AAEC Ep. VI,  
Container TKRU 408408 + MRKU 722908, DC



99,90 € UVP \*)

**36548**, Taschenwagen, H0, 31 84 495 5 735-0, NL-RN Ep. VI,  
Container CCLU 708767 + CAIU 246696, DC



99,90 € UVP \*)

**36549**, Taschenwagen, H0, 31 84 495 5 740-0, NL-RN Ep. VI,  
Container CMAU 572323 + MRKU 736806, DC



99,90 € UVP \*)

**36550**, Taschenwagen, H0, 31 84 495 5 761-6, NL-RN Ep. VI,  
Container CCLU 708800 + MEDU 189926, DC



99,90 € UVP \*)

## Kesselwagen Zag



### Vorbild

Zur Versorgung von Firmen und Privathaushalten mit Flüssiggas zur Heizung beschafften verschiedene Unternehmen Druckgas-Kesselwagen. Da bis in die 1980er-Jahre Gasfernleitungen noch nicht flächendeckend vorhanden waren, gab es bevorzugt im ländlichen Raum Gaslager, die per Bahn angeeignet wurden und Flüssiggase wie Propan oder Butan per LKW an die Haushalte lieferte. In Wagengruppen oder als Einzelwagen finden sich die mit einer anfangs gelben, ab den späten 1960er-Jahren orange-farbenen Bauchbinde versehenen Druckgaskesselwagen in vielen Güterzügen auf Haupt- und Nebenbahnen. Auch viele Unternehmen der chemischen Industrie benötigten die Druckgas-Kesselwagen für den Versand ihrer Produkte und so trugen die Waggons oft großflächige Logos ihres Eigentümers beziehungsweise Mieters. In den frühen 1960er-Jahren setzten sich zunehmend Grauweiß oder Kieselgrau gegenüber dem vorher gebräuchlichen Eisengrau durch. Die meisten vierachsigen Bauarten wiesen die so genannte Untenentleerung auf, das heißt die Flansche und Ventile sitzen im Bereich des Kesselbodens. In der Bauart Zag ist codiert, dass es sich bei dem Fahrzeug um einen Kesselwagen (Z) mit vier oder mehr Radsätzen (a) für verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase (g) handelt. Das Pullman-Modell bildet einen vierachsigen 620hl-Druckgaswagen der Waggonfabrik Uerdingen nach, das vorwiegend an Waggonvermieter wie die Eisenbahn Verkehrsmittel A.G. EVA geliefert wurde. Am Herstellerwerk war die später in der VTG aufgegangene EVA Teilhaber. Charakteristisch für die Uerdinger Wagen mit aufgesetztem Sonnenschutzdach war der vergleichsweise große Dachüberstand mit den radial auslaufenden Distanzblechen. Das mittige Mannloch an der Nicht-Handbrems-Stirnseite war bei Neubauten bis etwa Mitte der 1960er-Jahre üblich.

### Modell

- H0-Modell eines Druckgaskesselwagens Zag mit einem Fassungsvermögen von 620 hl
- Durchbrochen geätzte Tritte und Laufgitter
- Separat angesetzte Details der Bremsanlage
- Frei stehende Griffstangen
- Geätzte Anschriftentafeln mit filigranen Befestigungsstreben
- Frei stehende Zapfventile und Absperreinrichtungen
- Mehrteilig ausgeführte Drehgestelle der Bauart Minden Dorstfeld mit frei stehenden Rechteckschaken
- Beidseitig profilierte Radscheiben
- Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- Optionaler AC-Radsatz unter der Art.-Nr. 41201 erhältlich
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 145,7 mm

**36528**, Gas-Kesselwagen-Set, H0, ZAG 620, DB, weiß, Ep. IV,  
EVA 33 80 771 4 035-2 + EVA 33 80 771 4 052-7, DC



89,90 € UVP \*)

**36535**, Gas-Kesselwagen-Set, H0, ZAG 620, DB, perlbeige, Ep. IV,  
BASF 33 80 781 6 098-7 + BASF 33 80 781 6 101-9, DC



89,90 € UVP \*)

**36536**, Gas-Kesselwagen-Set, H0, ZAG 620, DB, weiß, Ep. III,  
Westfalengas 525 846 + Drachengas 559 166, DC



89,90 € UVP \*)

**36537**, Gas-Kesselwagen-Set, H0, ZAG 620, DB, weiß, Ep. IV,  
Bayer 21 80 006 1 527-6 + Bayer 21 80 006 1 529-2, DC



89,90 € UVP \*)

**36538**, Gas-Kesselwagen-Set, H0, ZAG 620, DB, blau/weiß, Ep. IV,  
Solvay 33 80 781 2 362-1 + Löwengas 33 80 761 5 033-9, DC



89,90 € UVP \*)

**36539**, Gas-Kesselwagen-Set, H0, ZAG 620, DB, weiß, Ep. III,  
Dalsö 585 915 + Dalsö 585 917, DC



89,90 € UVP \*)

## FORMNEUHEIT Tm 2/2 111-120 der RhB in IIm



### Vorbild

Zur Modernisierung des Rangierbetriebes bestellte die Rhätische Bahn RhB zehn dieselhydraulisch angetriebene Rangiertraktoren beim Deutschen Hersteller Schöma. Die Fahrzeuge weisen große Ähnlichkeit mit dem ab 1991 bei RACO beschafften Typ 420 CT 4H auf. Die Schöma-Traktoren übergab die RhB zwischen 2001 und 2004 als Tm 2/2 mit den Bahnnummern 111 bis 120 dem Betrieb. Die ersten vier herstellereitig als Typ DFL-250 DCL geführten Zweiachser werden durch einen Sechszylinder-Cummins-Dieselmotor KT-1150-L mit stattlichen 317 kW angetrieben, der seine Kraft an ein Dreigang-Wandlergetriebe weiter gibt. In den sechs letzten, als CFL-250 DA bezeichneten Traktoren mit den Betriebsnummern 115 bis 120 leistet der Motor 324 kW. Diese Loks weisen unter anderem wegen einer geänderten Kühlanlage eine größere Gesamtlänge auf. Die Loks sind auf größeren Bahnhöfen wie Thusis, Ilanz oder Davos stationiert. Mit der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h dürfen sich die Traktoren auch vor leichten Güterzügen und Übergaben im Streckendienst beweisen und schwimmen auf dem vorwiegend eingleisigen Streckennetz einfacher mit, als die nur 50 km/h schnellen Vorgänger. Eine fast bis zum Stillstand wirkende Wirbelstrombremse ermöglicht dabei eine verschleißfreie Verzögerung. Auf die Funkfernsteuerung, mit der die Vorgängerloks 85 bis 90 noch ausgestattet waren, verzichtete man.

### Modell

- Antrieb auf beiden Achsen durch kräftigen fünfpoligen Mittelmotor
- LokSound 5 XL Decoder steuert alle Fahr-, Sound- und Lichtfunktionen
- Rauchgenerator mit Dampfausstoß synchron zum LokSound
- Zwei digital schaltbare Kupplungen zum realistischen Rangieren
- Großer Lautsprecher für ungetrübten Soundgenuss
- Allradstromabnahme
- Gefederte Achsen (einseitig mit Pendelachse) für eine sichere Stromabnahme
- PowerPack-Energiespeicher für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Edelstahlräder
- Robuste Bauweise weitgehend aus Messing und Metall
- Durchbrochen ausgeführte Trittstufen
- Vorbildgerechte Stirnbeleuchtung
- Führerstand- und Führerpultbeleuchtung
- Vollständig eingerichteter Führerstand
- Befahrbarer Mindestradius 600 mm
- Länge über Mittelpuffer 336 mm (kurze Version) beziehungsweise 346 mm (lange Version)

**30490**, Diesellok, IIm, Schöma TM 2/2 lang, 116 RhB, orange, Ep. VI, DC/AC

**FORMNEUHEIT**



1995,00 € UVP \*)

**30491**, Diesellok, IIm, Schöma TM 2/2 lang, 115 RhB, orange, Ep. VI, DC/AC

**FORMNEUHEIT**



1995,00 € UVP \*)

**30492**, Diesellok, IIm, Schöma TM 2/2 lang, 119 RhB, orange, Ep. VI, DC/AC

**FORMNEUHEIT**



1995,00 € UVP \*)

**30493**, Diesellok, IIm, Schöma TM 2/2 kurz, 111 RhB, orange, Ep. VI, DC/AC

**FORMNEUHEIT**



1995,00 € UVP \*)

**30494**, Diesellok, IIm, Schöma TM 2/2 kurz, 114 RhB, orange, Ep. VI, DC/AC

**FORMNEUHEIT**



1995,00 € UVP \*)

## FORMNEUHEIT Plattformwagen Dampfbahn Furka-Bergstrecke



### Vorbild

Vor Fertigstellung des Furka-Basistunnels im Jahre 1982 mussten alle Züge zwischen Brig und Andermatt über die Furka-Bergstrecke geführt werden. Da im Winter regelmäßig Lawinen abgingen, demonitierte man im Spätherbst auf der ab 1942 elektrifizierten Strecke abschnittsweise die Fahrleitungsmasten und baute sie nach etwa sieben Monaten wieder auf. Um den Abbau der Strecke nach der Inbetriebnahme des Basistunnels zwischen Realp und Oberwald zu vermeiden, gründeten Eisenbahnfreunde 1983 den Verein Furka-Bergstrecke und 1985 als Trägergemeinschaft die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB). Einige der 2000 Vereinsmitglieder schufteten ehrenamtlich beim Gleisbau am Berg und in den Tunneln, viele andere ermöglichten mit Spenden den Fortgang der Arbeiten. Die Strecke musste aufwändig saniert werden, bevor der Betrieb ab 1992 abschnittsweise wieder aufgenommen werden konnte. Der Betrieb erfolgt mit Zahnrad-Dampfloks, von denen zwei aus Vietnam zurück gekauft und betriebsfähig aufgearbeitet wurden. Andere Zahnrad-Dampfloks überlebten in der Schweiz. Für den Betrieb mit den Dampfloks hält die DFB neben Zweiachsern auch mehrere besonders elegante vierachsige Plattformwagen vor. Die drei ESU-Vorbilder beschaffte ursprünglich die SBB für die Brünigbahn. Nach dem Ausscheiden aus dem Betriebsdienst verkaufte man die Wagen an andere Bahnen oder nutzte sie nach Umbauten als Bahndienstfahrzeuge. In mühevoller Kleinarbeit und unter Zuhilfenahme von Ersatzteilspendern gelang es dem Verein, die Vierachser wieder für den Museumsbetrieb auf der Zahnradstrecke zu ertüchtigen. In edlem kobaltblauen Lack werben die Wagen seither für eine Reise in die Vergangenheit auf der Furka-Bergstrecke.

### Modell

- Fein detailliertes Kunststoff-Gehäuse mit Nietnachbildungen
- Innovative Mischbauweise mit Wagenkasten und Dächern aus Kunststoff sowie Unterboden aus Messing
- Liebevoll eingerichtete Innenräume
- Farblich abgesetzte Innendecken mit unterschiedlichen Lampenkörpern in 1.- und 2.-Klasse-Grobräumen
- Mehrteilige Drehgestelle mit Metallrädern
- Reibungsarme Achtpunkt-Stromabnahme über Achslager
- Serienmäßige Innenbeleuchtung
- PowerPack-Energiespeicher für flackerfreie Beleuchtung
- Separat schaltbare Plattform-Beleuchtung
- Mehrfarbig ausgeführte Sitzbänke und Gepäckablagen
- Beidseitig Kupplungshaken
- Befahrbarer Mindestradius 600 mm
- Länge über Mittelpuffer 650 mm

**36640**, Personenwagen, IIm, Plattformwagen, AB 4453, DFB

**FORMNEUHEIT**



695,00 € UVP \*)

**36641**, Personenwagen, IIm, Plattformwagen, ABD 4554, DFB

**FORMNEUHEIT**



695,00 € UVP \*)

**36643**, Personenwagen, IIm, Plattformwagen, B 4229, DFB

**FORMNEUHEIT**



695,00 € UVP \*)



## Benelux / Frankreich

Train Service Danckaert bvba  
Hamiltonpark 14  
BE-8000 BRUGGE  
Phone +32 (486) 982 857  
contact@tsdbvba.be  
[www.loksound.be](http://www.loksound.be) / [www.loksound.nl](http://www.loksound.nl)

## Großbritannien

South West Digital Ltd.  
47 Merlin Park  
Portishead  
GB-BS20 8RJ NORTH SOMERSET  
Phone +44 (1934) 51 53 82  
info@swd4esu.co.uk  
[www.southwestdigital.co.uk](http://www.southwestdigital.co.uk)

## Italien

Essemme S.R.L. - Modellismo  
Via Fiuggi N.2  
IT-20159 MILANO  
Phone +39 (27) 38 41 51  
info@essemmodel.com  
[www.essemmodel.com](http://www.essemmodel.com)

## Schweiz

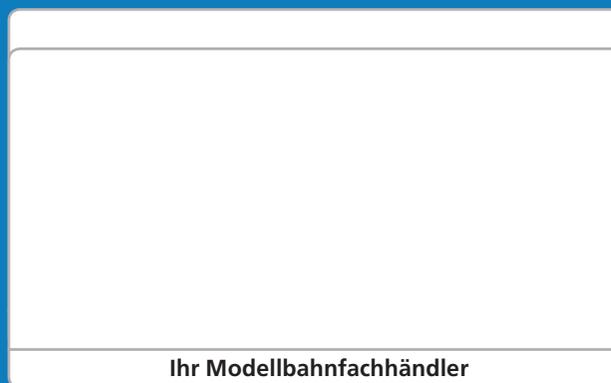
Arwico AG  
Brühlstrasse 10  
CH-4107 ETTINGEN  
Phone +41 (61) 7 22 12 22  
sekretariat@arwico.ch  
[www.arwico.ch](http://www.arwico.ch)

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

[www.esu.eu](http://www.esu.eu)

## USA & Kanada

ESU LLC  
1304 Jordan Ave  
Montoursville, PA 17754  
USA  
Phone +1 (570) 980-1980  
Fax +1 (866) 591-6440  
info@loksound.com



»mfx« ist eine eingetragene Marke der Firma Gebrüder Märklin & Cie. GmbH  
»märklin« ist eine eingetragene Marke der Firma Gebrüder Märklin & Cie. GmbH  
»SELECTRIX« ist eine eingetragene Marke der Firma Märklin Holding GmbH  
»Railcom« und »RailcomPlus« ist eine eingetragene Marke der Firma LENZ-Elektronik GmbH

Copyright 2021 by ESU electronic solutions ulm GmbH&Co KG. Änderungen, Liefermöglichkeiten und alle Rechte vorbehalten. Elektrische und Mechanische Maßangaben sowie Abbildungen ohne Gewähr. Loksound Produkte sind im Fachhandel erhältlich. »LokSound«, »LokPilot«, »ECOSt«, »ESU Navigators«, »ECOControl Radio«, »SwitchPilot« ist ein eingetragenes Warenzeichen der ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Motorola ist ein eingetragenes Warenzeichen der Motorola Inc., Tempe-Phoenix, USA. Alle anderen genannten und gezeigten Marken oder Warenzeichen sind eingetragene Marken oder eingetragene Warenzeichen ihrer jeweiligen Eigentümer und ggf. nicht gesondert gekennzeichnet. Aus dem Fehlen der Kennzeichnung kann nicht geschlossen werden, dass es sich bei einem Begriff oder einem Bild nicht um eine eingetragene Marke oder ein eingetragenes Warenzeichen handelt.

Copyright 2021 by ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Products and all specifications are subject to change without notice. All rights reserved worldwide. »LokSound« is a registered trademark of ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Märklin is a registered trademark of Gebr. Märklin & Cie GmbH, Göppingen. Motorola is a registered trademark of Motorola Inc., Tempe-Phoenix, USA. Other trademarks are the property of their owners.

