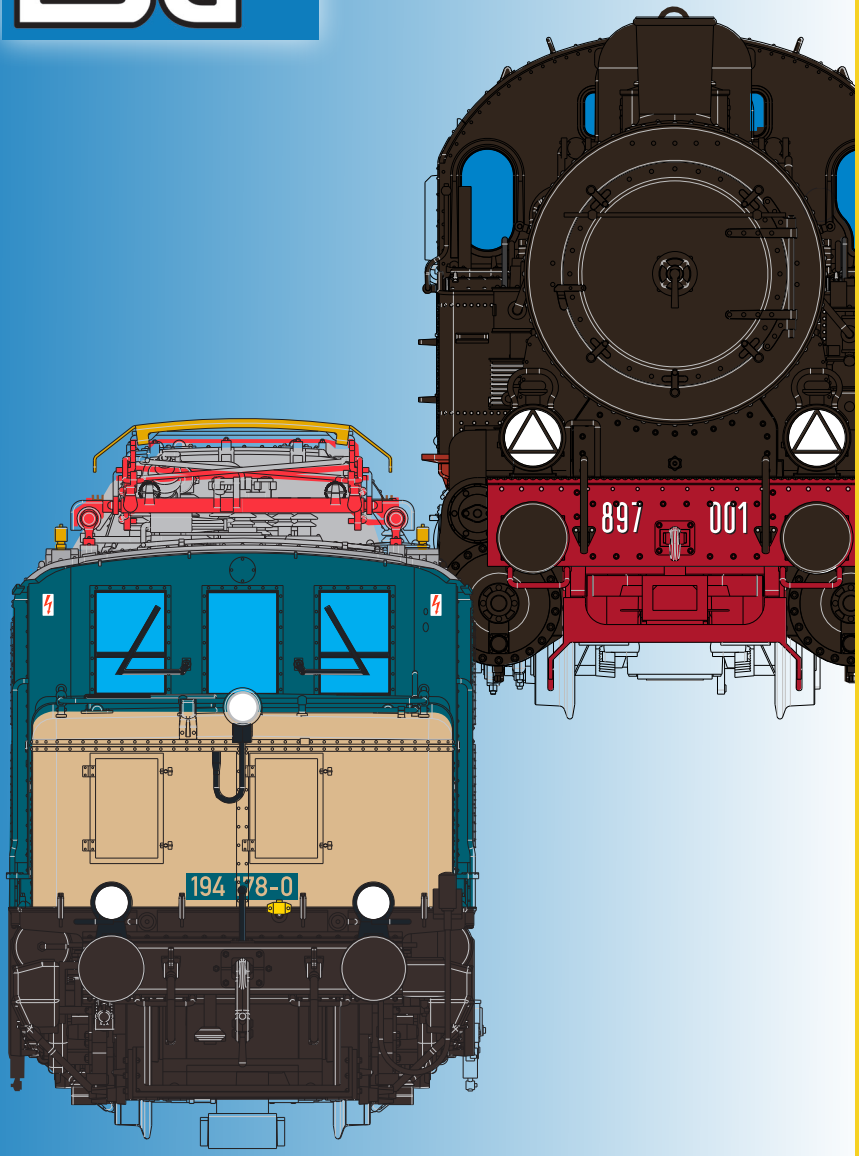
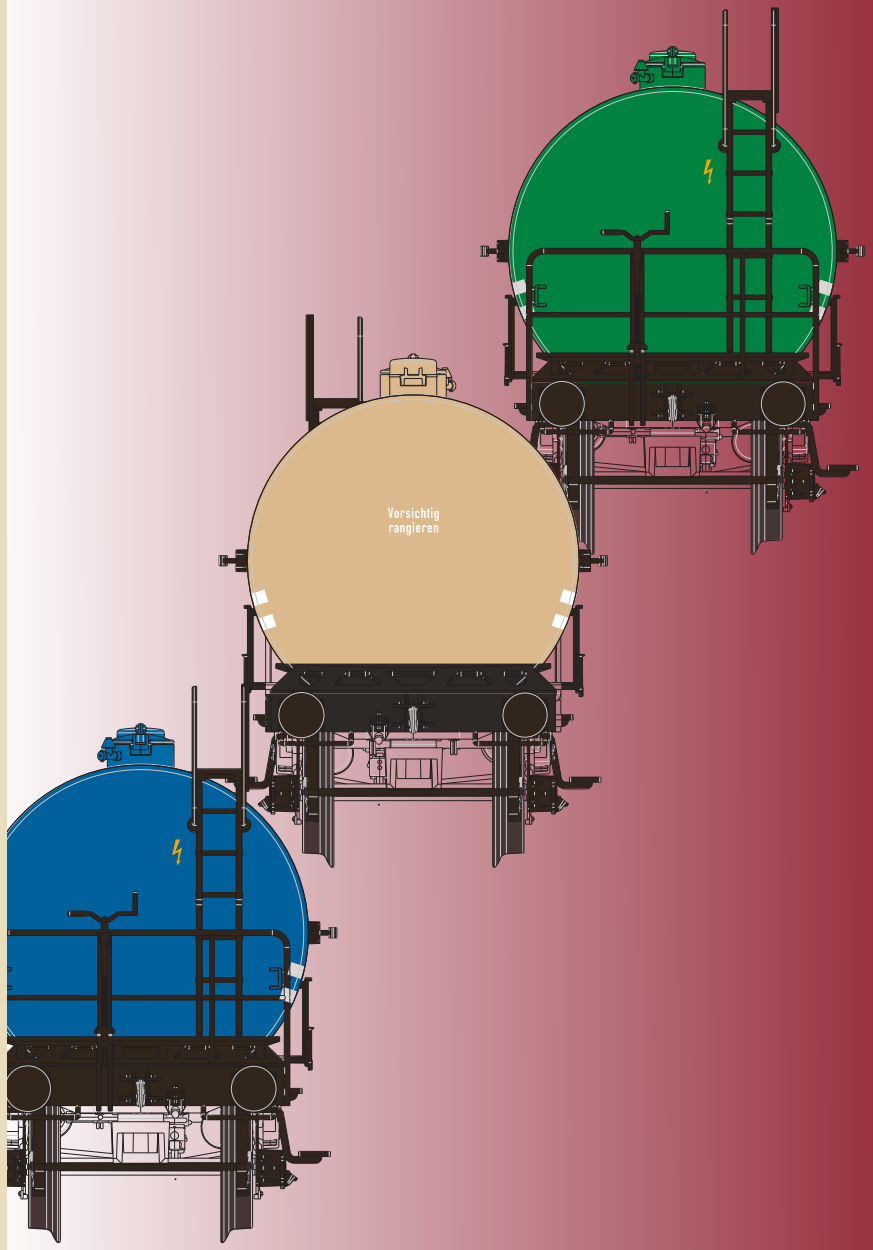
ESU



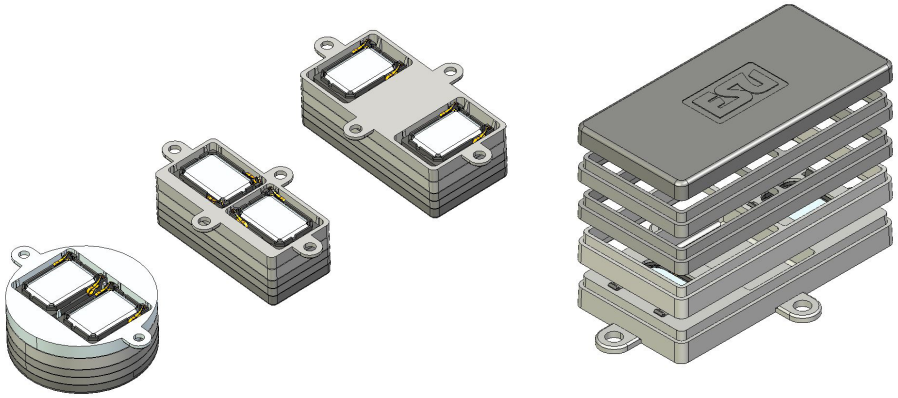
NEUHEITEN 2018



Pullman

Modulares Lautsprecherset für Dual-Lautsprecher „Zuckerwürfel“

16,99 € UVP *)



Mit unserem neuen modularen Lautsprecherset für zwei Miniaturlautsprecher können Sie sich die passende Schallkapsel selbst zusammenstellen. Sowohl der Durchmesser, als auch die Höhe können kinderleicht individuell angepasst werden. Durch die Verwendung von gleich zwei parallel geschalteten Lautsprechern wird ein enormer Schalldruck bei sehr guter Geräuschwiedergabe erzeugt.

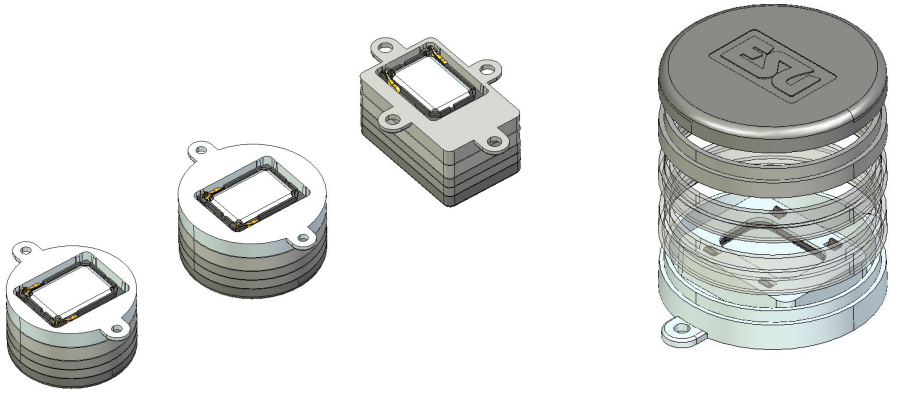
Der bekannte „Zuckerwürfel“-Lautsprecher mit 11x15mm Größe und 8 Ohm Impedanz wird mit einer luftdicht verklebten Halteplatte geliefert. Wählen Sie zunächst aus den drei Grundrahmen, ob Sie einen runden Lautsprecher mit 28mm oder einen rechteckigen mit 16x35mm bzw. 20x40mm Größe bauen möchten. Nachdem die beiden Lautsprecher in den Grundrahmen eingesteckt wurden, kann im zweiten Schritt die Höhe der Schallkapsel bestimmt werden. Die minimale Höhe beträgt 6mm und kann durch Einbau von bis zu drei Zwischenringe auf 8mm, 9mm, 10mm, 11mm oder 13mm vergrößert werden. Es werden zwei Zwischenringe mit 2mm und ein Ring mit 3mm Höhe mitgeliefert. Diese können mit Kunststoffkleber einfach montiert werden.

Je höher die Schallkapsel, desto besser ist die Basswiedergabe. Es lohnt sich, den gesamten zur Verfügung stehenden Raum für die Schallkapsel bestmöglich auszunutzen.

50340, Lautsprecherset, Dual 11x15mm, Modulares Schallkapselset für 28mm, 20x40mm, 16x35mm

Modulares Lautsprecherset für Einzel-Lautsprecher „Zuckerwürfel“

12,99 € UVP *)



Mit unserem neuen modularen Lautsprecherset für einen einzelnen Miniaturlautsprecher können Sie sich die passende Schallkapsel selbst zusammenstellen. Sowohl der Durchmesser, als auch die Höhe können kinderleicht individuell angepasst werden. Der Schalldruck ist auch mit nur einem Lautsprecher deutlich besser als die bisher für diese Dimensionen verwendeten Rundlautsprecher.

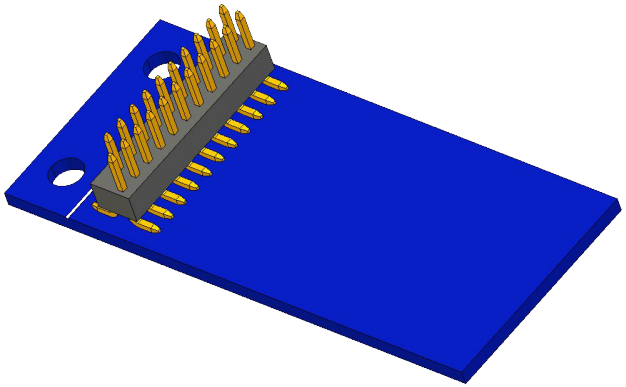
Der bekannte „Zuckerwürfel“-Lautsprecher mit 11x15mm Größe und 8 Ohm Impedanz wird mit einer luftdicht verklebten Halteplatte geliefert. Wählen Sie zunächst aus den drei Grundrahmen, ob Sie einen runden Lautsprecher mit 20mm oder 23mm oder einen rechteckigen mit 16x25mm Größe bauen möchten. Nachdem der Lautsprecher in den Grundrahmen eingesteckt wurde, kann im zweiten Schritt die Höhe der Schallkapsel bestimmt werden. Die minimale Höhe beträgt 6mm und kann durch Einbau von bis zu drei Zwischenringe auf 8mm, 9mm, 10mm, 11mm oder 13mm vergrößert werden. Es werden zwei Zwischenringe mit 2mm und ein Ring mit 3mm Höhe mitgeliefert. Diese können mit Kunststoffkleber einfach montiert werden.

Je höher die Schallkapsel, desto besser ist die Basswiedergabe. Es lohnt sich, den gesamten zur Verfügung stehenden Raum für die Schallkapsel bestmöglich auszunutzen.

50341, Lautsprecherset, Single 11x15mm, Modulares Schallkapselset für 20mm, 23mm, 16x25mm

21MTC Adapterplatine 3

12,99 € UVP *)



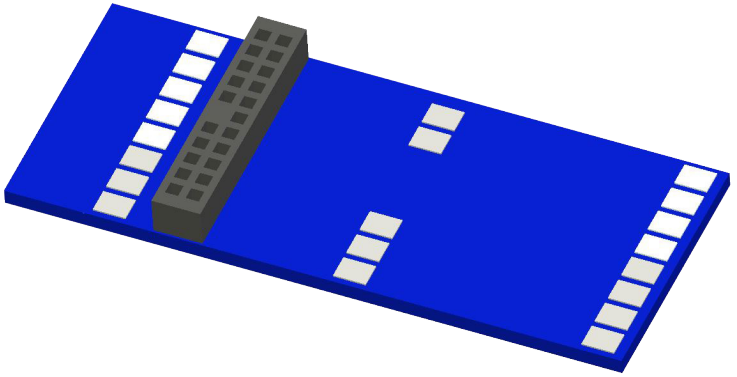
Unsere neue Adapterplatine für Decoder mit 21MTC Schnittstelle eignet sich für alle, die schnell und ohne großen Lötaufwand Ihre Loks nachträglich digitalisieren und mit vielen Funktionen ausstatten möchten.

Die Adapterplatine ist mit den kompakten Dimensionen von 30.5mm x 15.5mm fast so groß wie der Decoder und zusätzlich mit einer abbrechbaren Befestigungslasche versehen. Für die Funktionen AUX3 bis AUX6, welche auf VHDM-, NEM- bzw. NMRA-konformen Decodern als Logikausgänge ausgeführt sind, sind Leistungsverstärker (je ca. 250mA) mit an Bord. Insgesamt können also bis zu 8 Ausgänge benutzt werden. Bereits verlötete Anschlusskabel mit ca. 20 cm Länge für die wichtigsten Kontakte sorgen für eine einfache Handhabung und Verkabelung.

51957, Adapterplatine 21MTC für 8 verstärkte Ausgänge, Lötkontakten und angelöteten Kabeln

PluX22 Adapterplatine 1

12,99 € UVP *)



Unsere neue Adapterplatine für Decoder mit PluX22 Schnittstelle eignet sich für alle, die schnell und ohne großen Lötaufwand Ihre Loks nachträglich digitalisieren und mit vielen Funktionen ausstatten möchten.

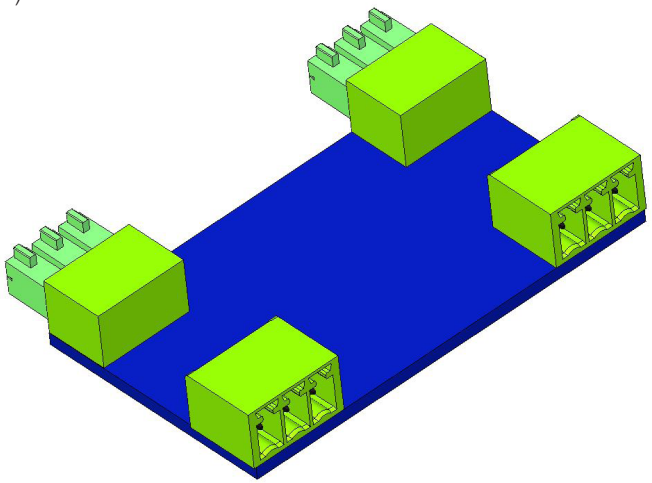
Die Adapterplatine mit den kompakten Dimensionen von 32.5mm x 15.5mm ist zusätzlich mit einer abbrechbaren Befestigungslasche ausgestattet. Alle gemäß VHDM- bzw. NEM-Norm vorgesehenen Ausgänge sind als Lötanschlüsse vorhanden. Bereits verlötete Anschlusskabel mit ca. 20 cm Länge für die wichtigsten Kontakte sorgen für eine einfache Handhabung und Verkabelung.

51958, Adapterplatine PluX22 für 9 Ausgänge, Lötkontakten und angelöteten Kabeln

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

ABC-Bremsstrecken-Adapter für SwitchPilot Extension

15,99 € UVP *)

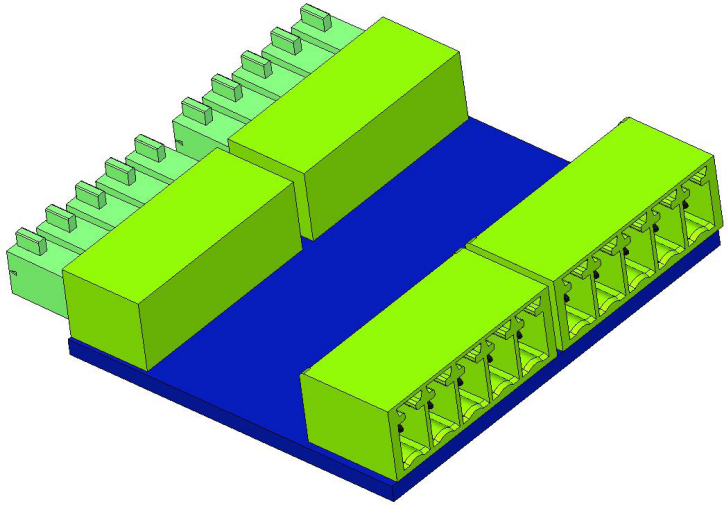


Diese Adapterplatinen werden einfach an die Anschlussklemmen eines SwitchPilot Extension Moduls angesteckt und vereinfachen den Aufbau und die Verkabelung von ABC-Bremsstrecken deutlich. Jede Adapterplatine kann die Signale für zwei Bremsabschnitte erzeugen und wird wie in der Abbildung gezeigt verdrahtet. Die ABC-Bremstechnik funktioniert mit allen ESU-V4-Decodern (und anderen) sehr zuverlässig und ermöglicht nicht nur ein sanftes Abbremsen vor Signalen, sondern auch das Auslösen von Funktionen während des Signalhalts. Auch die Geräuschfunktionen bleiben erhalten.

51808, SwitchPilot Extension-Adapter für ABC-Bremsstrecken. Set mit 2 Stück für insgesamt 4 Bremsabschnitte

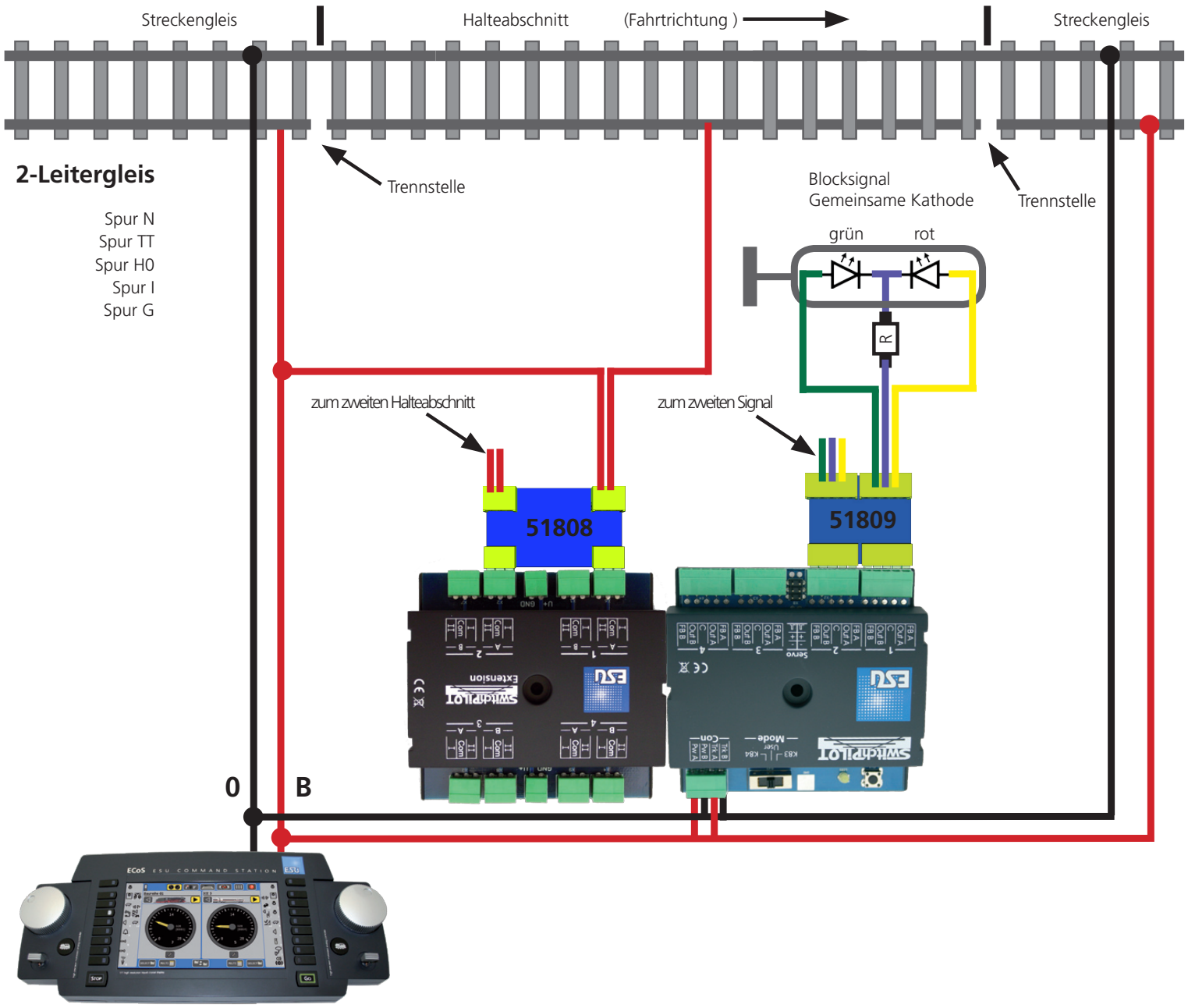
Signaladapter für SwitchPilot

15,99 € UVP *)



An unserem SwitchPilot-Decoder lassen sich neben Weichenantrieben auch sehr einfach Lichtsignale betreiben. In diesen sind in den allermeisten Fällen moderne Leuchtdioden verbaut. Zur Reduktion der Kabelanzahl werden bei mehrbegriffigen Signalen normalerweise die Anodenanschlüsse signalseitig gekoppelt. Einige Signalhersteller (z.B. Viessmann®) koppeln aber die Kathode so dass diese Signale bisher nicht mit dem SwitchPilot geschaltet werden konnten. Unser neuer Adapter schafft hier Abhilfe. Stecken Sie diesen Adapter einfach an die Ausgangsklemmen des SwitchPilot-Decoders und schon können Sie auch diese Signale benutzen.

51809, SwitchPilot-Adapter für Signale mit gemeinsamer Kathode. Set mit 2 Stück für insgesamt 8 Ausgänge



*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

BR 265



Vorbild

Die von Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH & Co KG entwickelte Baureihe 260/261 ersetzte seit 2010 viele Loks der V60- und V90-Familien. Die 130 ab 2010 als Baureihe 261 in Dienst gestellten Voith Gravita® erfüllten zwar die Erwartungen der DB, doch wünschte sich die Bahn für schwere Züge eine höhere Zugkraft und eine größere Reichweite. Um diese Vorgaben zu erfüllen, entwickelte Voith eine 1,4 m längere Version der 261. Der längere Rahmen trägt den auf ein Fassungsvermögen von 5000 l vergrößerten Tank und den Zwölfzylinder-Dieselmotor 12 V 4000 R43 von MTU. Mit ihrer Anfahrzugkraft von 272 kN zeigt sich die 265 den älteren Baureihen 290-295 und 225 weit überlegen. Im Rangiergang erreichen die Loks 50, im Streckengang 100 km/h. 31 Maschinen der BR 265 wurden bis 2014 an die DB geliefert. Die Hohenzollerische Landesbahn HzL hatte geraume Zeit eine 261 angemietet und kaufte 2012 dann zwei Exemplare der stärkeren 265, die seither als V180 und V181 im schweren Güterverkehr eingesetzt werden. Die 2010 gebaute 265 500 ist als Mietlok von Voith unterwegs, zwei weitere tragen das charakteristische orangefarbene Farbkleid des Lokvermieters Northrail.

Modell

- Aufbau und Rahmen aus Metall, Führerhaus aus Kunststoff
- Durchbrochene Lüfter im langen Vorbau
- Mehrfarbiger Führerstand mit Lokführerfigur
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Glockenankermotor mit zwei Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf drei Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound V4.0 M4 Decoder für DCC-, Motorola®-, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Hochwertiger Lautsprecher für höchsten Soundgenuss
- Lastabhängiger Raucherzeuger, synchron zum LokSound
- Digital fernbedienbare Kupplung an beiden Lokenden in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Digitalisierte Originalgeräusche einer BR 265 mit MTU-Motor 12V 4000 R 43
- Quietschgeräusch bei langsamer Kurvenfahrt durch Kurvensensor
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand-, Führerpultbeleuchtung und vorbildgetreues Fernlicht schaltbar
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers und zwei Kupplungen mit nicht-magnetischem Bügel zur Bestückung von Wagen liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 193,8 mm

31257, Diesellok, 265 002, DB, verkehrsrot, Ep VI, Sound + Rauch, DC/AC



439,00 € UVP *)

V200.0



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. Da die Linien einheitlich im Krauss-Maffei-Stil ausgeführt waren, rollten 1980 nur noch wenige Loks, wie beispielsweise das ESU-Vorbild 220 022 mit MaK-„V" durch die Lande. 220 022 war auch eine der 19 Maschinen der Baureihe, die 1981 an die Dänischen Staatsbahnen (DSB) zur Behebung eines Lokmangels verliehen wurden. 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

- **Erstmals bei ESU Epoche-III-Lok mit DB-Logo statt Schriftzug**
- 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, seidenmatt lackierte Radsätze
- 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 V4.0 M4 Decoder für DCC-, Motorola®-, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- 2 große Lautsprecher mit großen Schallkapseln für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiter-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 Maschinenraumbeleuchtung
- 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

31332, Diesellok, Am 4/4, 18463 SBB, feuerrot, Ep V, Sound + Rauch, DC/AC



439,00 € UVP *)

31333, Diesellok, V200 010, DB, altrot, Ep III, Sound + Rauch, DC/AC



439,00 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

BR E94



Vorbild

Die mächtigen Elloks der Baureihe E94 ließ die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) als stärkere und schnellere Nachfolger der E93 entwickeln. Die Lieferung begann erst 1940, also zur Zeit des Zweiten Weltkrieges. Da die E94 als kriegswichtige Baureihe (KEL 2) keinem Lieferstopp unterlag, entstanden bis Kriegsende 146 Exemplare der 3300 kW starken und 90 km/h schnellen Sechsachser. Bereits ab 1946 baute man bereits angearbeitete Maschinen fertig und die DB stellte bis 1956 weitere 49 Loks in Dienst. Diese letztgebauten 23 Loks wiesen eine Leistung von 4680 kW auf und waren damit bis zum Erscheinen der E03 die stärksten deutsche Elloks. Äußerlich unterschieden sie sich durch eine geänderte Seitenwand, andere Stirnseiten an den Vorbauten und eine neue Dachausrüstung von den Maschinen der Serienbauart. Die als E94.2 (später E94.5) bezeichneten Loks konnten ab 1968 für sogar für 100 km/h zugelassen werden. Als einziges Krokodil erhielt 194 178 eine in den 1970er-Jahren eingeführte ozeanblau-beige Lackierung. Heute ist 194 580, als 194 178 beschriftet, für »Rail4U«, dem Unternehmen der Lokführerin Barbara Pirch, unterwegs. Die Domäne der DB-E94 (später 194) war von jeher der schwere Güterverkehr, doch spannte man die schweren Loks als Füllleistungen auch Nahverkehrszügen vor, die oft aus nur zwei Reisezugwagen bestanden, die Lok also somit schwerer war, als ihre Wagengarnitur. Die DB verzichtete ab 1985 auf ihre schweren Krokodile, während die DR bis 1990 und die ÖBB sogar bis 1995 den zuverlässigen Loks vertrauten.

Modell

- Aufbau, Rahmen und Getriebekästen aus Metall
- **Erstmals ESU-Modell der Nachbauserie**
- **31124 mit geänderten Vorbauten, geänderter Seitenwand und neuer Dachausrüstung**
- Separat angesetzte Lampen
- Mehrfarbiger Führerstand mit Lokführerfigur
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden mit epochegerechten Details
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Kupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Je 1 Glockenankermotor pro Drehgestell
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf vier Achsen, vier Haftreifen
- LokSound V4.0 M4 Decoder für DCC-, Motorola®-, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Hochwertiger Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiter-Betrieb
- 2 digital einzeln heb- und senkbare Dachstromabnehmer
- Digitalisierte Originalgeräusche einer E94
- Sensorgesteuerte Geräusche bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand-, Führerpult- und Maschinenraumbeleuchtung
- Anfahrlampe im Fahrgestellbereich
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 213,8 mm

31124, Elektrolok, 194 178, DB, ozeanblau-beige, Ep IV, Sound + Panto, DC/AC



459,00 € UVP *)

31125, Elektrolok, E94 128, DB, flaschengrün, Ep III, Sound + Panto, DC/AC



459,00 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

Preußische T16.1



Vorbild

Die Baureihe 94.5-17 ist eine der langlebigsten und erfolgreichsten preußischen Lokkonstruktionen. Ihre Entwicklung reicht eigentlich bis ins Jahr 1906 zurück, als die Königliche Eisenbahn-Direktion (KED) Erfurt an das preußische Eisenbahn-Zentralamt den Antrag auf die Entwicklung einer fünffach gekuppelten Dampflokomotive für die Steilstrecken in Thüringen gestellt hatte. Mit der T16 der verstärkten Bauart (als T16.1 bezeichnet) entstanden zwischen 1913 und 1924 wahre Universalloks für kurze Strecken, die in ganz Preußen, im Elsaß und Lothringen und ab 1920 in ganz Deutschland heimisch wurden. Während der langen Bauzeit gab es diverse Änderungen. Ab 1921 trugen die T16.1 einen Speisedom, weshalb der zunächst auf dem Kesselscheitel platzierte Vorwärmer nun seitlich neben den vorderen Sandkasten rutschte. Mit der Dampfheizkupplung waren die ab 1924 als BR 94.5-17 bezeichneten T16.1 auch im Personenzugeinsatz beschäftigt. Die nach Normung vieler Bauteile ab 1927 auf 60 km/h erhöhte Maximalgeschwindigkeit machte sie im Einsatz noch vielseitiger. Mit einer Achslast von 17 Tonnen war die 94 auch für Nebenstrecken mit schwächerem Oberbau geeignet. Mit einer Riggenbach-Gegendruckbremse ausgerüstet kamen etliche Loks auf Steilstrecken beispielsweise in Thüringen, Hessen, Nordrhein-Westfalen oder Rheinland-Pfalz zum Einsatz. Im Steilstreckendienst wurden die ESU-Vorbilder 094 652 und 94 1292 zu Legenden. Beide gehörten in den frühen 1970er-Jahren zu den letzten Betriebsloks von DB und DR. 94 1292 zeigte als DB-Museumslok ihre Kraft bis 2005 am Rennsteig oder zeitweise auch in der Eifel im harten Steilrampendienst. Nach dem 1. Weltkrieg gelangten viele Loks ins Ausland, so beispielsweise nach Italien oder Belgien und standen teilweise bis in die 1960er-Jahre im Einsatz.

Modell

- Aufbau und Rahmen weitgehend aus Metall, Führerhaus aus Kunststoff
- **Neu konstruierter Raucherzeuger**
- **Kreuzkopf, Gleitbahn und Kolbenstange aus Metall**
- Vorbildgetreuer Achsabstand durch Darstellung mit abgefahrenen Radreifen - wie beim Vorbild
- Zahlreiche separat angesetzte Leitungen und Armaturen
- Eingerichteter Führerstand
- Vorbildgerechte Bauartunterschiede
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Glockenankermotor
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe, zwei Haftreifen
- LokSound V4.0 M4 Decoder für DCC-, Motorola®-, M4- und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Hochwertiger Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Lastabhängiger Raucherzeuger, achssensorgesteuerter Rauchausstoß synchron zum LokSound
- Digital fernbedienbare Kupplung an beiden Lokenden in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Digitalisierte Originalgeräusche, erstmals Geräusch der Riggenbach-Gegendruckbremse bei entsprechend ausgestatteten Vorbildloks
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier- und Führerstandbeleuchtung, Feuerbüchsenlicht synchron zum Geräusch „Kohleschaufeln“
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers sowie zwei Kupplungen mit nicht-magnetischem Bügel für Wagen liegen bei
- Garantiert befahrbarer Mindestradius = 420 mm
- Länge über Puffer = 145,5 mm

31108, Dampflok, D793, RAG, schwarz, Ep III, Sound + Rauch, DC/AC



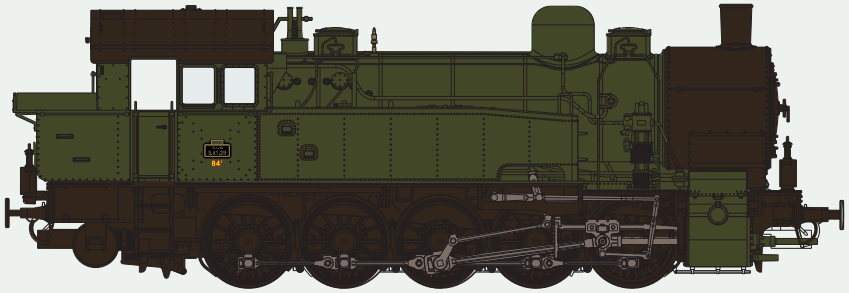
559,00 € UVP *)

31291, Dampflok, 897-001 FS, schwarz, Ep III, Sound + Rauch, DC/AC



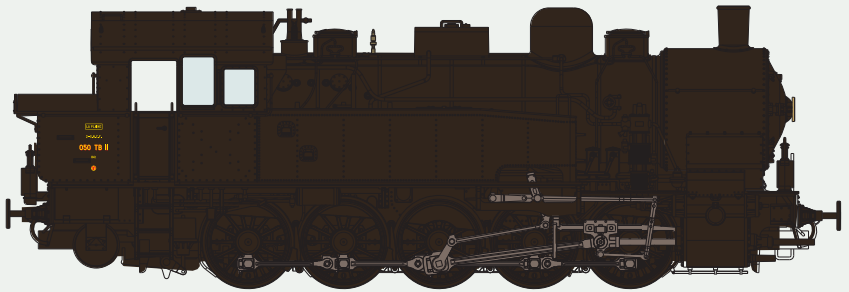
Exklusiv nur bei ESSEMME: www.essemmemodel.com

31292, Dampflok, 5 AT 29, PLM, schwarz-grün, Ep II, Sound + Rauch, DC/AC



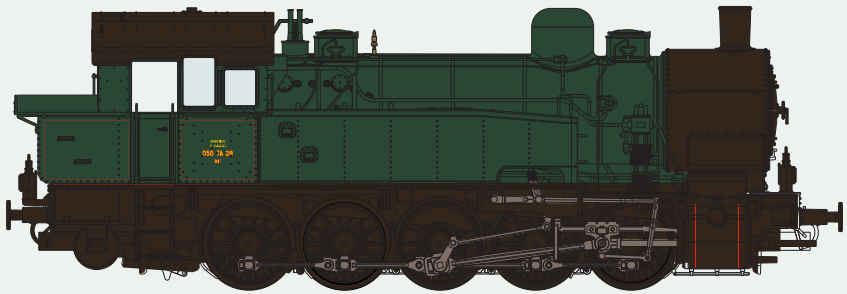
Exklusiv nur bei REE MODÈLES: www.ree-modeles.com

31293, Dampflok, 2-050 TB 11, SNCF, schwarz, Ep III, Sound + Rauch, DC/AC



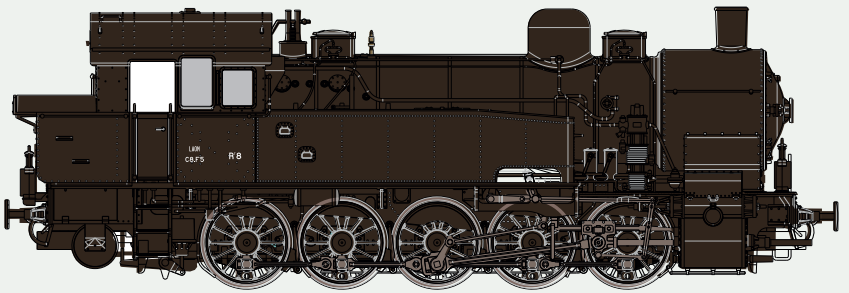
Exklusiv nur bei REE MODÈLES: www.ree-modeles.com

31294, Dampflok, 2-050 TA 28, SNCF, schwarz-grün, Ep III, Sound + Rauch, DC/AC



Exklusiv nur bei REE MODÈLES: www.ree-modeles.com

31295, Dampflok, 5.505, SNCF, schwarz-grün, Ep III, Sound + Rauch, DC/AC



Exklusiv nur bei REE MODÈLES: www.ree-modeles.com

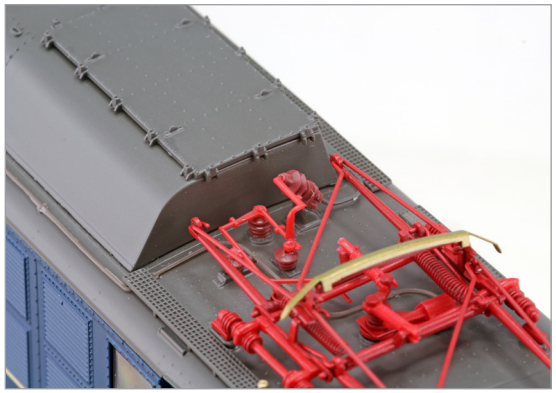
*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

31296, Dampflok, 98 040, SNCB, schwarz-grün, Ep III, Sound + Rauch, DC/AC



559,00 € UVP *)

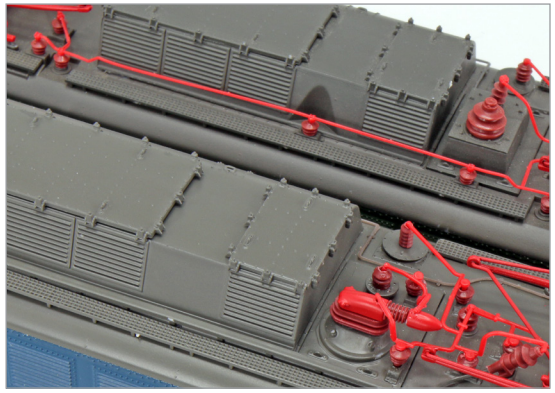
Genauer hinsehen lohnt sich! Die Feinheiten unserer E94!



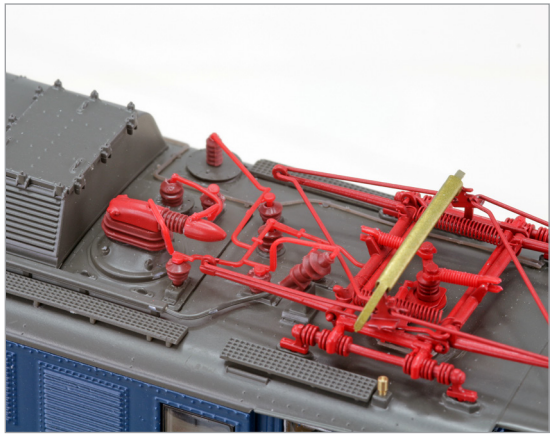
Neu konstruierte Dachausrüstung für Lok der Nachbauserie



Unterschiede Serie und Nachbauserie Führerstand 2



Unterschiedliche Dachhauben von Serien- und Nachbaulok (vorne)



Neu konstruierter Hauptschalter und Dachausrüstung für Lok der Nachbauserie



Unterschiedliche Vorbauten von Serien- und Nachbaulok



Vorbildentsprechend geändertes Seitenwandfeld der Nachbaulok

Kesselwagen Bauart Deutz



Vorbild

Bereits vor Beginn des Zweiten Weltkriegs erkannten die Machthaber einen erheblichen Bedarf an Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten, um den Nachschub zu sichern. Maßgabe bei der Entwicklung war der sparsame Umgang mit Rohstoffen. Westwaggon in Köln-Deutz entwickelte unter dieser Maßgabe einen Typ ohne separates Untergestell, bei dem die Kopfstücke mit dem Kessel verschweißt wurden. Vom nach dem Firmensitz des Entwicklers als Deutzer Bauart bezeichneten Zweiachser entstanden zwischen 1941 und 1944 etwa 2000 Exemplare. Während die Fahrzeuge der ersten Serie an private Eigentümer geliefert wurden, erhielten militärische Stellen, wie beispielsweise die Luftwaffe den Löwenanteil der weiteren Lieferungen. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben die privaten Wagen bei den Nachfolgegesellschaften der Ölvereine, die staatlichen Wagen wurden 1951 in die am 5. November 1951 gegründete Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH VTG überführt. Auch private Einsteller wie Shell, ESSO, ARAL oder Texaco in Westdeutschland nutzten die Deutzer Wagen bis in die Epoche IV. Viele DR-Wagen waren an Mineralölwerke vermietet. Auch im Ausland verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg etliche Wagen. Um 1990 schieden die letzten Exemplare aus den Beständen aus.

Modell

- Maßstäbliches Modell des Leichtbau-Kesselwagens mit 30 m³ Fassungsvermögen
- Laufplanken oder Laufgitter aus Ätzteilen
- Diverse separat angesetzte Armaturen
- Vorbildgerecht dimensionierte Geländer und Griffstangen aus widerstandsfähigem Kunststoff
- Epochengerechte Ausführung der Anschriftentafeln
- Beidseitig profilierte Räder
- Wagengewicht 48 g für beste Fahreigenschaften
- Achsspitzenlagerung in Metall-Lagern für leichten Lauf
- Bügelkupplung mit nicht magnetischem Bügel in kulissengeführtem Normschacht
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 101,2 mm

36202, Kesselwagen, Deutz, Persil, 553 801, grau, DB, Ep III, DC



34,95 € UVP *)

36204, Kesselwagen, Deutz, BASF 21 80 003 5 088-2, grün, DB, Ep IV, DC



34,95 € UVP *)

36206, Kesselwagen, Deutz, Leuna 554 160, beige, DRG, Ep II, DC



34,95 € UVP *)

36208, Kesselwagen, Deutz, 51-06-68, grau, DR, Ep III, DC



34,95 € UVP *)

36209, Kesselwagen, Deutz, Buna, 51-03-24, blau, DR, Ep III, DC



34,95 € UVP *)

36210, Kesselwagen, Deutz, Minol, 21 50 070 0077-5, gelb, DR, Ep IV, DC



34,95 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

36221, Kesselwagen, Deutz, Fina 594 825, blau, DB, Ep III, DC



34,95 € UVP *)

36222, Kesselwagen, Deutz, BP, 581 371, grau, DB, Ep III, DC



34,95 € UVP *)

36223, Kesselwagen, Deutz, Texaco, 21 80 708 4 384-0, grün, DB, Ep IV, DC



34,95 € UVP *)

36224, Kesselwagen, Deutz, Spolek, R 566093, grau, CSD, Ep III, DC



Exklusiv nur bei JW MODEL: www.modelycsd.cz

36225, Kesselwagen, Deutz, Paradubicka, Rt 8-70357, grün, CSD, Ep III, DC



Exklusiv nur bei JW MODEL: www.modelycsd.cz

36226, Kesselwagen, Deutz, DEA 581 246, grün, DB, Ep III, DC



34,95 € UVP *)

36227, Kesselwagen, Deutz, Esso, 21 80 000 2 662-3, schwarz/grau, DB, Ep IV, DC



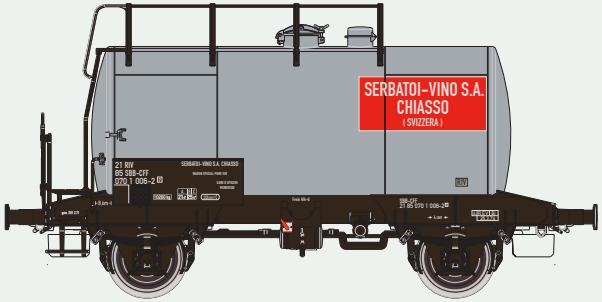
34,95 € UVP *)

36232, Kesselwagen, Deutz, Nieuwe Matex NL, schwarz, NS, Ep III, DC



Exklusiv nur bei TSD: www.modeltrainservice.com

36241, Kesselwagen, Deutz, Serbatoi, silber, SBB, Ep IV, DC



Exklusiv nur bei ARWICO: www.arwico.ch

36242, Kesselwagen, Deutz, Erpag, silber/schwarz, SBB, Ep III, DC



Exklusiv nur bei ARWICO: www.arwico.ch

36243, Kesselwagen, Deutz, Pakhuismeesteren, grau, NS, Ep III, DC



Exklusiv nur bei TSD: www.modeltrainservice.com

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.

Benelux / Frankreich

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

Großbritannien

South West Digital Ltd.
202A High Street
Weston Super Mare
GB-BS22 6JD NORTH SOMERSET
Phone +44 (1934) 51 53 82
info@swd4esu.co.uk
www.southwestdigital.co.uk

Italien

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

Schweiz

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

Ihr Modellbahnfachhändler

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

www.esu.eu

USA & Kanada

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

4 044645 529577

»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 2018 by ESU electronic solutions ulm GmbH&Co KG. Änderungen, Liefermöglichkeiten und alle Rechte vorbehalten. Elektrische und Mechanische Maßangaben sowie Abbildungen ohne Gewähr. LokSound Produkte sind im Fachhandel erhältlich. »LokSound«, »LokPilot«, »ECoS«, »ESU Navigator«, »ECoSControl Radio«, »SwitchPilot« ist ein eingetragenes Warenzeichen der ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Motorola ist ein eingetragenes Warenzeichen der Motorola Inc., Tempe-Phoenix, USA. Alle anderen genannten und gezeigten Marken oder Warenzeichen sind eingetragene Marken oder eingetragene Warenzeichen ihrer jeweiligen Eigentümer und ggf. nicht gesondert gekennzeichnet. Aus dem Fehlen der Kennzeichnung kann nicht geschlossen werden, dass es sich bei einem Begriff oder einem Bild nicht um eine eingetragene Marke oder ein eingetragenes Warenzeichen handelt.

Copyright 2018 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.