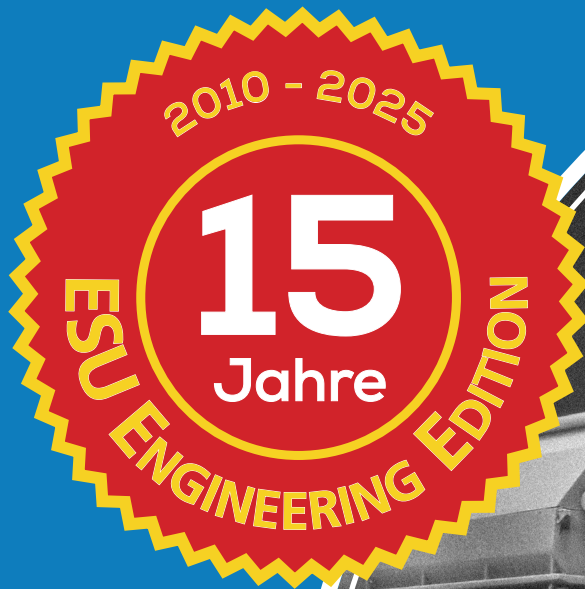


Übersicht Lokomotiven und Wagen und Neuheiten Frühjahr 2026



Inhaltsverzeichnis

• Lokomotiven	
• NEUHEIT BR 80	4
• Preußische T18, BR 78.0-5	6
• Preußische T16.1	8
• BR 151	10
• E03 / 103.1	12
• Ae 6/6	14
• NEUHEIT V100 DR	16
• V100	18
• KG 230 B	20
• V60	22
• BR 218	24
• G1000BB	26
• Class 66/77	28
• Wagen	
• NEUHEIT Containertragwagen Sgmmns	32
• n-Wagen »Silberling«	36
• Zubehör	
• NEUHEIT SwitchPilot 3 Mini	40
• NEUHEIT SwitchPilot 3 Servo Mini	41
• Universal-Kurzkupplung	42
• Automatische, elektromagnetische Kupplung	42
• Rauchdestillat	43
• Premium-Lokliege	43

Liebe ESU Freunde,

Herzlich Willkommen zu unserem brandneuen Katalog „Frühjahr 2026 Lokomotiven und Wagen“. In dieser Sammlung sind alle derzeit lieferbaren oder geplanten Lokomotiven und Wagen zusammengefasst.

Besonders möchten wir unser H0-Modell der V100 DR hervorheben, dass wir bereits im Februar 2026 anlässlich der „Erlebnis Modellbahn“ in Dresden der Öffentlichkeit vorstellen durften. Diese komplett neu entwickelte Diesellok nach Ost-deutschem Vorbild wurde derart gut von den Modellbahnern angenommen, dass die fünf erhältlichen Versionen schon nach wenigen Wochen werkseitig ausverkauft waren. Umso mehr freuen wir uns, Ihnen bereits jetzt die Zweitaufgabe der Lok in insgesamt vier Farb- und Formvarianten präsentieren zu können. Die „neuen“ Versionen werden mit derselben Sorgfalt gebaut und mit denselben Funktionen aufwarten, wie die Ursprünglichen. Ein wenig Geduld bis zum Liefertermin im Herbst ist freilich erforderlich...

Sofort lieferbar sind hingegen zwei weitere Farb- und Formvarianten der überaus beliebten, ansonsten ebenfalls werkseitig ausverkauften H0-Dampflok der Bau-reihe 80: Neben einer beim Kohleabbau eingesetzten RAG Ausführung ist die in den Niederlanden eingesetzte, grüne Museumsausführung ein besonderer „Hingucker“.

Aber auch für Freunde moderner Waggons ist dieses mal wieder etwas dabei: Das neu konstruierte Modell des vierachsigen Containertragwagens „Sgmmns“ wird in zwölf Versionen sowohl mit hochdetaillierten Containern, als auch alternativ mit Abraummulden aufgelegt werden. Die aus Metall mit vielen Details ausgestatteten Modelle werden im Zweierset geliefert und können ab Herbst auf Ihre Gleise rollen.

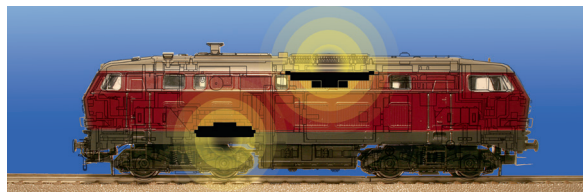
Als Ergänzung zu den beliebten SwitchPilot 3 und SwitchPilot 3 Servo Decodern können wir mit dem SwitchPilot 3 Mini und dem SwitchPilot 3 Servo Mini nunmehr auch kompakte Ausführungen ohne Gehäuse anbieten, die sich bei kniffligen Einbausituationen anbieten. Dennoch verfügen sie über ein Display zur leichten Anpassung der Decoder an Ihre Bedürfnisse – ohne Programmierkenntnisse.

Wie immer möchten wir Ihnen an dieser Stelle viel Vergnügen beim Stöbern im Katalog wünschen und viele schöne Stunden beim Einsatz unserer Modelle und Produkte mit Ihrer Modellbahn!

Ihr ESU-Team



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



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



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



2010

2011

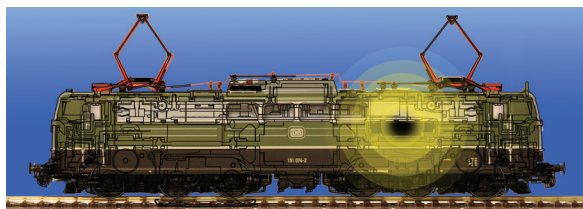
2013

2015

2022

2024

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



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



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



NEUHEIT BR 80



Vorbild

Im Einheitslokomotivprogramm für Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft DRG fand sich auch eine dreiachsige Baureihe für den schweren Rangierdienst. Für diese Baureihe schrieb die DRG eine maximale Achslast von 17,5 t vor, die bei der Abnahme dank mehrerer Tricks mit 18,1 t nur moderat überschritten wurde. Diese nutzte die Möglichkeiten der Gleisanlagen in Rangierbahnhöfen und großstadtnahen Industriegebieten bestmöglich aus. Im Gegensatz zu den zahlreichen noch aus Länderbahnzeiten stammenden und zumeist größeren Loks waren die 80 kräftiger und zugleich sparsamer. Wegen des mächtigen Kessels bekamen die Dreikuppler den Spitznamen „Bulli“. Trotz der unbestreitbaren Vorteile der modernen Konstruktion beließ es die DRG wegen der wirtschaftlich schwierigen Lage bei den 1928 und 1929 beschafften 39 Exemplaren. Zumeist auf Personenbahnhöfen wuselten die Loks mit maximal zulässigen 45 km/h über die Gleise. Bis 1966 waren die zuverlässigen Loks aus den Rangierbahnhöfen der beiden Deutschen Staatsbahnen verschwunden. V60 beider Bauformen erbrachten ähnliche Zugleistung, waren aber aufgrund der größeren Höchstgeschwindigkeit noch vielfältiger einsetzbar. Mit einem Alter von nicht einmal 40 Jahren gehörten die 80 aber noch nicht zum alten Eisen. Beide Staatsbahnen verwendeten Bullis in Ausbesserungswerken oder veräußerten sie an Industriebetriebe oder Kohlegruben, die dankbar auf die dank moderaten Übergewichts vergleichsweise zugkräftigen Loks zurückgriffen. So ackerten eine Handvoll 80er beispielsweise in Kohlegruben im Ruhrgebiet. Sie erlebten noch die Zusammenfassung der einzelnen Gruben unter dem Dach der Ruhrkohle AG (RAG). Vielfach kamen sie auch vor werkinternen Personenzügen zum Einsatz. Die letzten betriebsfähigen Bullis waren die 80 039 der Museumseisenbahn Hamm und die an Veluwsche Stoomtrein Maatschappij (VSM) in den Niederlanden abgegebene 80 036. Letztere versah man mit einer an niederländische Dampfloks oder preußische Länderbahnloks erinnernden grünen Lackierung. So kam sie viele Jahre vor VSM-Museumszügen zum Einsatz.

Modell

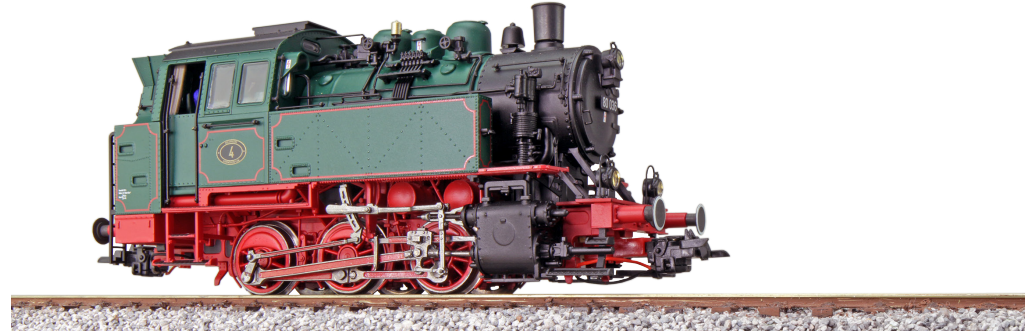
- Chassis, Rahmen, Wasserkästen und Rauchkammer aus Metall
- DC-/AC-Universalelektronik
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola®, M4- und Selectrix®-Betrieb
- Selbständige Anmeldung durch RailComPlus® an entsprechend ausgestatteten DCC-Zentralen
- Selbständige Anmeldung an Märklin®-mfx-Zentralen
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Getakteter Doppelraucherzeuger für sensorgesteuerten Rauchausstoß und Zylinderdampf synchron zum LokSound
- Doppellautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Digital fernsteuerbare Kupplungen
- Fahrgestellbeleuchtung
- Metallräder
- Lokpersonal im Führerstand
- Ätzschilder zur Selbstmontage liegen bei
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers liegt bei
- Minimalradius 360 mm
- Länge über Puffer = 114 mm

31655, Dampflokomotive, H0, D-726 RAG, schwarz, Ep. IV, DC/AC



NEUHEIT 2026

31658, Dampflokomotive, H0, 80 036 VSM NL, grün, Ep. IV, DC/AC



NEUHEIT 2026

Preußische T18, BR 78.0-5



Vorbild

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

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

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

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

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

Modell

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

31180, Dampflokomotive, H0, 78 443 DB, schwarz, Ep. III, DC/AC



31181, Dampflokomotive, H0, 078 164 DB, schwarz, Ep. IV, DC/AC



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



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



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



Preußische T16.1



Vorbild

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

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

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

Modell

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

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



31102, Dampflokomotive, H0, 094 652-5 DB, schwarz, Ep. IV, DC/AC



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



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



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



31296, Dampflokomotive, H0, 98 040 SNCB, schwarz-grün, Ep. III, DC/AC



BR 151



Vorbild

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

Modell

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

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

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



31036, E-Lok, H0, 151 088 DB, ozeanblau/beige, Ep. IV, DC/AC



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



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



E03 / 103.1



Vorbild

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

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

Modell

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

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



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



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



Ae 6/6



Vorbild

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

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

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

Modell

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

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



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



31532, E-Lok, H0, 610 487-1 Langenthal SBB, rot/blau, Ep. V, DC/AC



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



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



NEUHEIT V100 DR



Vorbild

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

Modell

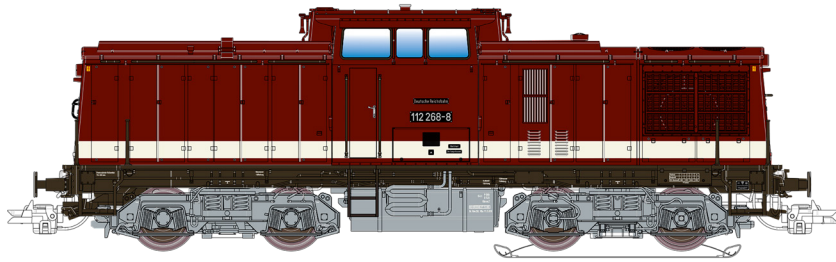
- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Digital schaltbare Kupplung
- Situationsabhängig, nacheinander einsetzende motorisch angetriebene Lüfterräder im langen Vorbau
- Glockenanker-Motor mit Schwungmasse
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf alle vier Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für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

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



NEUHEIT 2026

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



NEUHEIT 2026

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



NEUHEIT 2026

31768, Diesellok, H0, 111 009 DR, orange, Ep. IV, DC/AC



NEUHEIT 2026

V100



Vorbild

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

Modell

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

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



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



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



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



KG 230 B



Vorbild

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

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

Modell

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

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



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



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



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



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



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



V60



Vorbild

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

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

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

Modell

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

31740, Diesellok, H0, V60 826 DB, altrot, Ep. III, DC/AC



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



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



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



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



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



BR 218



Vorbild

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

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

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

Modell

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

31008, Diesellok, H0, 218 396 Brohltalbahnhof, beige/grün, Ep. VI, DC/AC



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



31010, Diesellok, H0, 218 309 DB, altrot, Ep. IV, DC/AC



31011, Diesellok, H0, 218 320 DB, ozeanblau/beige, Ep. IV, DC/AC



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



G1000BB



Vorbild

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

Modell

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

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



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



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



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



Class 66/77



Vorbild

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

Modell

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

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



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



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



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



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



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



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



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





NEUHEIT Containertragwagen Sgmmns

Symboldarstellung



Vorbild

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

Modell

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

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

Symboldarstellung



NEUHEIT 2026

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

Symboldarstellung



NEUHEIT 2026

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



NEUHEIT 2026

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

Symboldarstellung



NEUHEIT 2026

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

Symboldarstellung



NEUHEIT 2026

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



NEUHEIT 2026

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



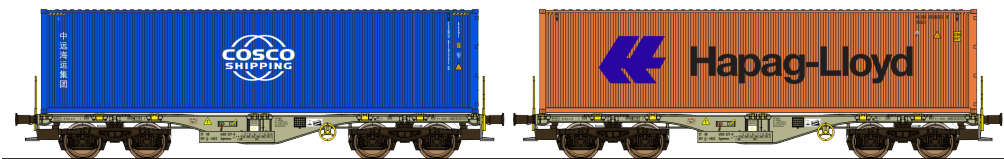
NEUHEIT 2026

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



NEUHEIT 2026

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



NEUHEIT 2026

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



NEUHEIT 2026

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



NEUHEIT 2026

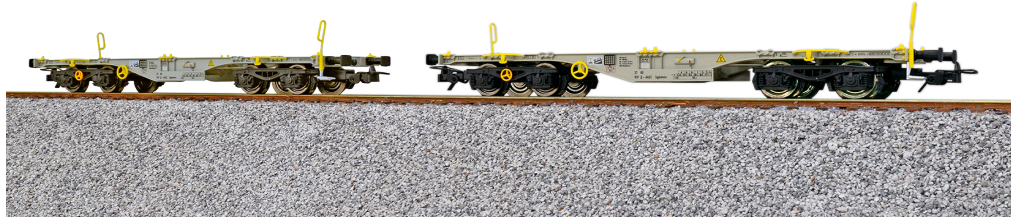
36611, Containertragwagen 2er-Set, H0, Sgmmns, Container EGHU + ONEU, DC



NEUHEIT 2026

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

Symboldarstellung

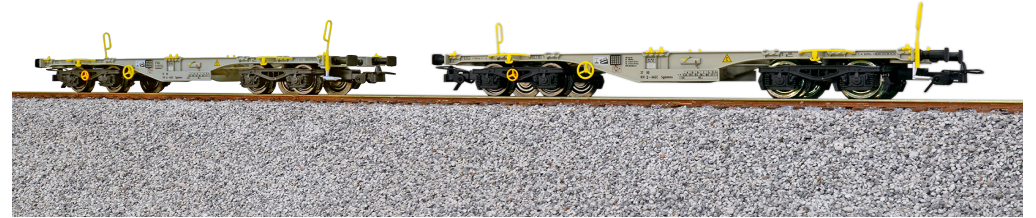


NEUHEIT 2026

Exklusiv für Wilde 13

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

Symboldarstellung



NEUHEIT 2026

Exklusiv für Wilde 13

n-Wagen »Silberling«



Vorbild

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

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

Modell

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

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



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



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



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



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



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



36481, n-Wagen, H0, ABnrzb772.2, 31-34 021-1, Café, DB Ep. IV, orange, lichtgrau, DC



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



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



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



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



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



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

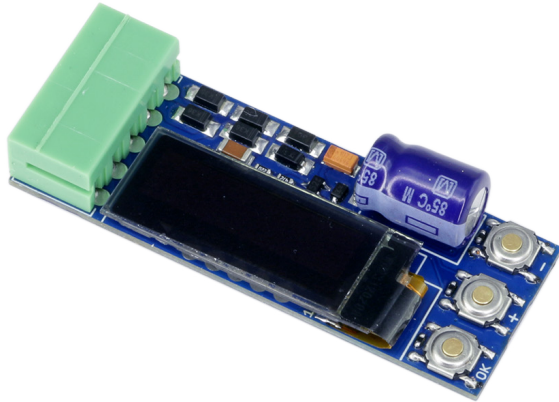


36516, n-Wagen, H0, AB nrz 418.4, 31-34 264-7, 1./2. Kl, DB Ep. V/VI, verkehrsrot, DC



NEUHEIT SwitchPilot 3 Mini

24,95 € UVP *)



Der kompakte SwitchPilot 3 Mini Decoder ist für den stationären Einsatz an schwer zugänglichen Stellen Ihrer Anlage gedacht und kann einen Doppelspulen-Weichenantrieb oder zwei magnetische Entkupppler oder ein zwei-begriffiges Lichtsignal oder zwei Glühlampen bzw. andere stationäre Verbraucher schalten.

Der SwitchPilot 3 Mini verfügt über ein innovatives Bedienkonzept, bestehend aus einem 4-zeiligen, beleuchteten OLED-Display sowie drei Eingabetastern.

Betriebsarten

Der SwitchPilot 3 Mini ist multiprotokollfähig und kann sowohl mit Zentralen nach dem Märklin® Motorola® System (z.B. 6021, Central Station® oder Mobile Station®) als auch DCC-fähigen Zentralen verwendet werden. Die Konfiguration kann sowohl auf dem Hauptgleis als auch Programmiergleis stattfinden.

Funktionsweise

Der SwitchPilot 3 Mini kann wahlweise direkt vom Digitalsystem oder einer externen Gleich- oder Wechselspannungsquelle versorgt werden. Er besitzt insgesamt 2 Transistorausgänge. Die Ausgänge (OutA und OutB) können individuell für den gewünschten Anwendungsfall konfiguriert werden:

Im Impulsbetrieb wird der Ausgang eingeschaltet, sobald ein Schaltbefehl empfangen wird. Dass der Ausgang automatisch wieder abschaltet, sobald die im Decoder hinterlegte Zeit abgelaufen ist, verhindert ein Durchbrennen von Magnetartikelantrieben.

Im Moment-Betrieb (K83-kompatibel) bleibt der Ausgang so lange aktiv, wie die Taste am Schaltpult gedrückt wird. Diese Betriebsart eignet sich für Weichenantriebe mit Endabschaltung oder für Entkuppelungsleise.

Im Bistabilen Dauerbetrieb (k84-kompatibel) werden die beiden Ausgänge wechselseitig ein- und ausgeschaltet: Beim Drücken der ersten Taste (rot) am Bedienpult wird der Ausgang Out A eingeschaltet. Er bleibt so lange aktiv, bis durch Drücken der zugeordneten Taste (grün) der Ausgang Out B aktiviert wird. Out A und Out B verhalten sich wie ein Wechselschalter.

Im Wechselblinker-Betrieb werden die Ausgänge Out A und Out B abwechselnd mit einer einstellbaren Blinkfrequenz eingeschaltet. Der Wechselblinker wird mit dem Kommando „Gerade/Grün“ der zugeordneten Taste gestartet und mit dem Kommando Abzweigend/Rot“ wieder gestoppt.

Optional kann der Ausgang auch langsam auf- und abgeblendet werden (sog. „Zoom“ für Glühlampen-Simulation).

Einstellen

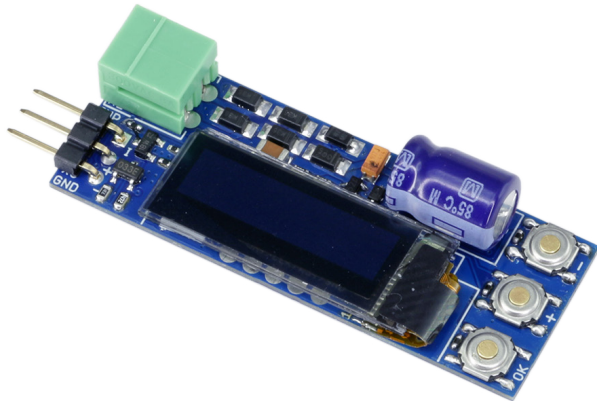
Der SwitchPilot 3 Mini kann flexibel entweder auf dem Programmiergleis mit DCC-Zentralen oder auf dem Hauptgleis mit POM („Programming on Main“) eingestellt werden. Er lernt die Adressen auf Wunsch auch direkt über einen Programmieraster. Am einfachsten ist die Einstellung freilich mit dem integrierten OLED-Display sowie den drei Eingabetastern: Alle (!) Einstellungen können damit direkt am Decoder überprüft und auf Wunsch verändert werden. Eine „Programmierung“ mit Hilfe Ihrer Zentrale ist nicht erforderlich. Einfacher geht es wirklich nicht mehr. Für Firmware-Updates kann der ESU LokProgrammer verwendet werden.

Schutz

Wie bei unseren Lokdecodern sind auch die Ausgänge des SwitchPilot 3 Mini gegen Überlastung weitgehend geschützt. Wir möchten, dass Sie möglichst lange Freude an Ihrem Decoder haben.

NEUHEIT SwitchPilot 3 Servo Mini

21,95 € UVP *)



Der kompakte SwitchPilot 3 Servo Mini Decoder ist für den stationären Einsatz an schwer zugänglichen Stellen Ihrer Anlage gedacht und kann einen RC-Servoantrieb steuern.

Der SwitchPilot 3 Servo Mini verfügt über ein innovatives Bedienkonzept, bestehend aus einem 4-zeiligen, beleuchteten OLED-Display sowie drei Eingabetastern.

Betriebsarten

Der SwitchPilot 3 Servo Mini ist multiprotokollfähig und kann sowohl mit Zentralen nach dem Märklin® Motorola® System (z.B. 6021, Central Station® oder Mobile Station®) als auch DCC-fähigen Zentralen verwendet werden. Die Konfiguration kann sowohl auf dem Hauptgleis als auch Programmiergleis stattfinden.

Funktionsweise

Der SwitchPilot 3 Servo Mini kann wahlweise direkt vom Digitalsystem oder einer externen Gleich- oder Wechselspannungsquelle versorgt werden. Er besitzt einen RC-Servoausgang. Er diese Antriebe so präzise ansteuern, dass damit neben dem Schalten von Weichen auch jegliche andere, langsame Bewegungsabläufe gesteuert werden können. Der SwitchPilot 3 Servo Mini verfügt über eine eingebaute Einschalt-Impulsunterdrückung, um das systembedingte „Zucken“ von RC-Servos beim Anlegen der Versorgungsspannung zu eliminieren bzw. zu vermindern. Weiterhin kann die Stromversorgung zum Servo unterbrochen werden, um ein „Brummen“ mancher preisgünstiger Servos zu verhindern.

Das Servo kann hierbei entweder im „Digitalmodus“ oder im „Proportional-Modus“ betrieben werden: Im Digital-Modus kann das Servo zwei Endstellungen „A“ und „B“ anfahren, abhängig von der Schaltstellung am Bedienpult. Die Position der beiden Endstellungen sowie die Geschwindigkeit, mit der sich das Servo in die gewünschte Richtung bewegt, kann individuell am SwitchPilot 3 Servo Mini eingestellt werden. Der Digital-Modus ist perfekt zum Schalten von Weichen oder Signalen, die stets zwischen festen Endpositionen wechseln sollen.

Im Proportional-Modus kann sich das Servo in jeder Position innerhalb der Endstellungen „A“ und „B“ bewegen und auch anhalten. Das Servo läuft nur solange das Bedienpult ein Kommando sendet. Lässt man die Taste los, hält das Servo an. Auf diese Weise kann man ein Servo in jeder gewünschten Position anhalten lassen. Die Servo-Geschwindigkeit kann individuell eingestellt werden. Der Proportional-Modus ist ideal für (Wasser)-Kräne oder Lokschruppen-Tore oder jede andere Anwendung, wofür auch Zwischenpositionen benötigt werden.

Für jedes Servo kann neben den Endstellungen und den Drehgeschwindigkeiten bestimmt werden, ob es beim Erreichen der Endstellung nachwippen soll. Weiterhin kann zur Anpassung an die verschiedenen am Markt befindlichen RC-Servos die Erzeugung des Servo-Impulses beeinflusst werden. Auf diese Weise werden preiswerte sog. Analogservos ebenso wie moderne Digital-Servos (mit Microcontroller) optimal angesteuert.

Analogbetrieb

Der SwitchPilot 3 Servo Mini kann als Besonderheit ganz ohne Digitalzentrale eingesetzt werden: Auf Wunsch lassen sich 2 Taster zum direkten Schalten der Servos anlöten.

Einstellen

Der SwitchPilot 3 Servo Mini kann flexibel entweder auf dem Programmiergleis mit DCC-Zentralen oder auf dem Hauptgleis mit POM („Programming on Main“) eingestellt werden. Er lernt die Adressen auf Wunsch auch direkt über einen Programmierastertaster. Am einfachsten ist die Einstellung freilich mit dem integrierten OLED-Display sowie den drei Eingabetastern: Alle (!) Einstellungen können damit direkt am Decoder überprüft und auf Wunsch verändert werden. Eine „Programmierung“ mit Hilfe Ihrer Zentrale ist nicht erforderlich. Einfacher geht es wirklich nicht mehr. Für Firmware-Updates kann der ESU LokProgrammer verwendet werden.

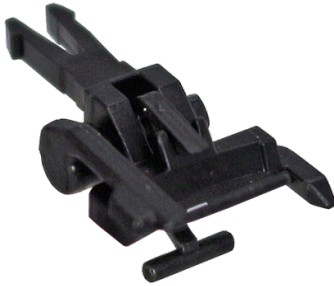
Schutz

Wie bei unseren Lokdecodern sind auch die Ausgänge des SwitchPilot 3 Servo Mini gegen Überlastung weitgehend geschützt. Wir möchten, dass Sie möglichst lange Freude an Ihrem Decoder haben.

51835, SwitchPilot 3 Servo Mini, 1-fach Servodecoder DCC/MM, OLED

Universal-Kurzkupplung

19,95 € UVP *)



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

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

Wir liefern die Kurzkupplung im 10er Set.

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

Automatische, elektromagnetische Kupplung

25,95 € UVP *)



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

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

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

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

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

Rauchdestillat

10,95 € UVP *)



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

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

51990, Dampf-Rauchdestillat, 125 ml Flasche

Premium-Lokliege

24,95 € UVP *)



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

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

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

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

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



Benelux / Frankreich

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

Großbritannien

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

Italien

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

Schweiz

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

USA & Kanada

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

Ihr Modellbahnfachhändler

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

Copyright 2026 by ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Änderungen, Liefermöglichkeiten und alle Rechte vorbehalten. Elektrische und Mechanische Maßangaben sowie Abbildungen ohne Gewähr. LokSound Produkte sind im Fachhandel erhältlich. »LokSound«, »LokPilot«, »ECO5«, »ESU Navigator«, »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 2026 by ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Products and all specifications are subject to change without notice. All rights reserved worldwide. »LokSound« is a registered trademark of ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG. Märklin is a registered trademark of Gebr. Märklin & Cie GmbH, Göppingen. Motorola is a registered trademark of Motorola Inc., Tempe-Phoenix, USA. Other trademarks are the property of their owners.

