

LEMKE
KATO



Spur
Scale
Ecartement

HO-N

Lokshop

HOBBYTRAIN
PRÄZISIONSMODELLE



2 Marken – 1 Linie / 2 Brands – 1 Line

Hiroshi Kato, Präsident der Firma Kato Japan/USA und Wolfgang Lemke, Geschäftsführer der Lemke GmbH und Lemke Collection GmbH, Deutschland, im Zweigwerk Saitama/Japan.
Hiroshi Kato, president of Kato Japan/USA and Wolfgang Lemke, president of Lemke GmbH and Lemke Collection GmbH, Germany, – photo made at the factory in Saitama/Japan.



Mittlerweile hat sich die Marke Hobbytrain nach mehr als 10-jähriger Abstinenz bei den Modellbahnern wieder erfolgreich etablieren können.

In Zusammenarbeit mit Kato, aber auch mit anderweitigen, eigenständigen Produktionen erfüllen wir die Wünsche vieler Modellbahner.

1990/91 übernahmen wir, die W. Lemke GmbH, die Vertretung der bis dato nur Insidern bekannten Firma Kato, dem mittlerweile größten, japanischen Modellbahnhersteller. Im Laufe der vergangenen 15 Jahre entstanden ausgesprochene Modellbahn-Highlights, die wesentlich zum guten Image der Marke Kato in Deutschland beigetragen haben.

Wir sind als Kato-Vertretung und Importeur in Europa eigenständig bzw. mit kooperierenden Landesvertretungen in folgenden Ländern tätig: Deutschland, Schweiz, Österreich, Benelux, Spanien, Italien, England und Frankreich.

Legendäre Modelle wie der zurzeit ausverkaufte Fliegende Hamburger, ET 25

oder aktuell der SVT137 Bauart Hamburg wurden von uns immer in beiden Spurweiten N und HO gefertigt. Dieses Konzept werden wir auch weiter verfolgen.

Zahlreiche Zuschriften haben uns bestärkt, auch in Zukunft unsere Nischenpolitik sowohl in Spur N als auch in HO unter den Marken Kato oder Hobbytrain fortzusetzen.

Auch der nunmehr 3. Kato/Hobbytrain-Katalog bietet Ihnen eine interessante Auswahl an deutschen und europäischen Modellen.

Meanwhile the brand Hobbytrain could establish itself successfully again after having been missing on the market for about 10 years.

In co-operation with Kato but also with other independent productions we are in a position to meet the requests of many hobby modellers.

In 1990/91 the Lemke GmbH became representative of Kato up to then only

known to collectors and in the meantime known as the most important Japanese producers of model railways. During the last 15 years exquisite model highlights had been produced, mainly contributing to the good reputation of Kato in Germany.

We are working on our own as representative and importer of Kato in Europe and we are co-operating with the representatives of following countries: Switzerland, Austria, Benelux countries, Spain, Italy and England.

Legendary models as the "Flying Hamburger", ET25 at present sold out or the SVT137 "Bauart Hamburg" have always been produced both in HO and N scale. We intend to continue this strategy.

Motivated by a many letters by enthusiastic hobbytrainers we are going to continue this policy for N as well as HO scale.

Also this 3rd catalogue may present to you a number of interesting German and European models.

H0 / 1:87

K Triebwagen
Railcars

Bauart Hamburg SVT 137,	4-5
VT 137 „Vindobona“, VTO4.501	4-5
VT 137 / VT 36.5 / VS 145	8
SVT 137/155 A/B/C Kruckenberg	9

K Straßenbahnmodell
Tram

Düwag „Aufbauwagen“	6-7
Düwag „Arbeitswagen“	6-7

K US-Modelle
US-Models

H0 US Modell-Info	42
-------------------	----

H Waggonprogramm
Wagons

26,4 m Doppelstockwagen DB /	
26,4 m Double floor wagon DB	11

H Sonderfahrzeuge
Special-purpose vehicle

Turmtriebwagen VT702 DB /	
Maintenance Car VT702 DB	10
VW Draisine / VW Railbus	10

K UNITRACK Gleissystem
UNITRACK System

UNITRACK Sets	12
UNITRACK Gleise / Track	13
UNITRACK Zubehör / Parts	14

N / 1:160

K Triebwagen
Railcars

Bauart Hamburg SVT 137 /	
VT 137 „Vindobona“, VTO4.501	16-17
TGV Thalys PBKA	21
AVE Serie 100 / Euromed	22
Eurostar	25
Rae II TEE Gottardo	29

H Triebwagen
Railcars

ETA 150 / ESA 150	20
Schienezeppelin / Kruckenberg	23

Alle Rechte, Änderungen, Irrtümer und Liefermöglichkeiten vorbehalten. Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr. Mit Erscheinen dieses Kataloges treten alle früheren Kataloge, Drucksachen und Preislisten außer Kraft. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit unserer Genehmigung. Lieferungen ab Werk an Privatpersonen sind nicht möglich.

Titelabbildungen:
VT36 Original, Sammlung Dietz (H0 1:87); „Roter Pfeil“ Modell, Handmuster (N 1:160)

	Frontbeleuchtung Front light Éclairage frontale		Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb Current pick-up from overhead line Pantographes fonctionelles	Epochen / Epochs / Époques
	Vorbereitet für Innenbeleuchtung Prepared for room light Prépare pour éclairage d'intérieur	DC=	Gleichstrom Direct current Courant continu	I 1835 – 1920
NEM	NEM-Schacht Holder for NEM couplers Support s'attelage NEM	AC~	Wechselstrom Alternating current Courant alternatif	II 1920 – 1945
	5-poliger Motor 5-pole motor Moteur à 5 pôles		Vorbereitet für Decoder Prepared for decoder Prépare pour decoder	III 1948 – 1968
		[AC]	Mit Decoder With decoder Avec decoder	IV 1968 – 1985
				V 1985 – 1992

SVT 137/155 A/B/C Kruckenberg	24
Roter Pfeil Re- RBe – RCe 2/4	28

K Straßenbahn
Tram

DÜWAG „Aufbauwagen“	19
---------------------	----

K/H Europäische Loks
European Locos

Diesellok EMD Class 66 /	
Diesellok EMD Class 66	15
BR 182 „Taurus“ / Electric Loco „Taurus“	18
Re 6/6	26
Ae 8/8	27
Re 4/4 460	39

H Sonderfahrzeuge
Special-purpose vehicle

ETA Ladestation	20
Gleisstopf-Nivelliermaschine /	
Rail stamper machine	35
K5 „Leopold“ Eisenbahngeschütz /	
K5 Railway Gun	41

K/H Waggonprogramm
Wagons

26,4 m Doppelstockwagen DB /	
26,4 m Double floor wagon DB	33
Güterwagen Oppeln / Gms / Gln	
Freight Car Oppeln / Gms / Gln	34
SBB Güterwagen K3 / Gms	
SBB Freight Car K3 7 Gms	36
SBB Zugbegleitwagen Sputnik /	
SBB Caboose Sputnik	36
SBB Neuschotterwagen XAS 37 /	
SBB Ballast Car XAS 37	36
BLS Autoverladewagen /	
BLS Car loading wagon	37
SBB IC2000 Doppelstockwagen /	
SBB IC2000 Double floor wagon	38
SBB RIC Schnellzugwagen /	
SBB RIC Fast train wagons	39-41

K US-Modelle
US Models

N US Modell-Info	42
------------------	----

K Japanische Modelle
Japanese Models

Dampfloks / Steamlocomotives

Dampflok BR C50 / Steamloco C50	30
---------------------------------	----

E-Loks / Electr. Locos

Schwere Elek.-Lok EF 58 /	
Heavy Electr. Loco EF 58	30
Elek.-Doppellok EH 10	
Electr. Double Loco EH 10	30
Elek.-Doppellok EH 200 /	
Elect. Double Loco EH 200	30

Dieselloks / Diesel Locos

Schwere Diesellok Typ DB 51 /	
powerful Diesel Engine DB 51	33
Industrielok D55 / Industrial Loco D 55	33

Containerzug / Container Train

Super Rail Cargo M 250	31
------------------------	----

Shinkansen

Shinkansen Tokaido/Sanyo	32
Shinkansen Nozomi Typ 500	32
Shinkansen Tsubame Typ 800	32

Kato-Modellhäuser

K Modellhäuser
Finished House Models

1:160

Modellhäuser-Fertigmodelle /	
Ready built model buildings	43

Kato-Automodelle

K Automodelle
Car models

1:160

Modellautos / Model cars	43
--------------------------	----

Tous droits, modifications, erreurs et possibilités de livraison sont réservés. Tous les renseignements donnés sans garantie. Par l'édition de ce catalogue, tous les catalogues, imprimés et listes de prix antérieurs ne sont plus valables. Reproduction du catalogue ou d'une partie du catalogue seulement avec notre consentement. La livraison à des particuliers par l'usine n'est pas possible.

Schnelltriebwagen

Bauart Hamburg VT 137 DR / SVT 137 DRG / VT 04.5 DB

Anlässlich des 100-jährigen Eisenbahn-Jubiläums 1935 ist der Aufbau eines umfangreichen Schnelltriebwagennetzes geplant. Ausgehend von Berlin waren die Zielbahnhöfe Hamburg, Köln, München und Basel. Die Kopfform der Triebwagen wurde gegenüber dem Fliegenden Hamburger gravierend geändert und wird im Grundsatz Maßstab für alle weiteren SVT der DRG, sowie auch für schnell fahrenden E-Loks – z.B. E18, E19, ET11.

Gegenüber dem Fliegenden Hamburger wurde die Bauart Hamburg um 2,35 m auf 44,256 m verlängert. 1935 erstmalig ausgeliefert, ist diese Bauart seit nunmehr 70 Jahren bis heute noch als einsatzfähiges Museumsfahrzeug (VT 137 225) zu bewundern. Für die Modellbahner ergeben sich aufgrund der 70-jährigen Einsatzzeit viele Möglichkeiten, die-

ses Modell von Epoche II bis Epoche V in zahlreichen Varianten einzusetzen.

Als SVT 04/101 und 102 konnten diese Triebwagen in eigenständiger Lackierung ebenfalls Verwendung bei den in Deutschland stationierten amerikanischen Truppen finden.

Ein weiterer SVT 137/230 überlebte den Krieg in der Tschechoslowakei als M 297.006 bei den Tschechischen Staatsbetrieben.

Vindobona ist die alte römische Bezeichnung für Wien, da die Triebwagen überwiegend auf der Strecke Berlin – Wien – Berlin eingesetzt wurden.

MODELLINFORMATION:

Kato 5-Pol-Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle, vorbildgerechte Beleuchtung, Inneneinrichtung vorbereitet für nachträglichen Einbau der Innenbeleuchtung K 7501 (2x)

Maßstab 1:87 unverkürzt.

Alle Modelle sind vorbereitet für den Einbau des ESU-Loksounds und den Einsatz als vorbildgerechte Doppeltraktion.

Wechselstromversion ausverkauft!

K 301370-1    DC = 

Bauart Hamburg VT 137 DR (VINDOBONA), Epoche III, creme-violett, Gleichstrom / era III, creme-blue, DC

K 301370-1S    DC = 

dto. digital mit ESU-Loksound



On the occasion of the 100 year anniversary in 1935 a major fast rail car network was planned. Starting from Berlin the destinations were Hamburg, Cologne, Munich and Basel. The shape of the motorized car was substantially modified as compared with the "Flying Hamburger" and all other SVT of the DRG as well as the fast electric engines such as E18, E19, ET were based on it. In contrary to the "Flying Hamburger" the "Hamburger" was lengthened by 2,35 m to 44,256 m. First presented and delivered in 1935, this type can be admired as a museum-model (VT 137 225) and is still operating.

Due to this long operation time there a lot of possibilities of operating this model in various types from era II to era V.

Individually painted, these rail cars were in service as SVT 04/101 and 102 for the American troops in Germany.

Another SVT 137/230 "survived" World-war II in Czechoslovakia and was used as M 297.006 by the "Tschechische Staatsbetriebe".

Vindobona is the ancient Roman name for Vienna. The rail cars are called Vindobona, because they were mainly used for the railway line Berlin – Vienna – Berlin.

MODEL INFO:

Kato 5-pol. motor with fly-wheel, lighting as prototype, digital interface, prepared for the supplementary installation of the Kato indoor lighting K 7501 (2x).

Scale 1:87, unshortened.

All models are provided to be equipped with the ESU locosound and to be used as double traction corresponding to the original.

Bei der Deutschen Reichsbahn Ost waren die 1935 – 1936 von der DRG gebauten Fernschnelltriebwagen der Bauart SVT137 Hamburg noch bis 1975 im Dienst. Der ehemalige SVT137.225 wurde von der damaligen DDR-Regierung als Salontriebwagen (VT183.252/6) eingesetzt und erhielt dafür die besondere Lackierung in Creme und Rot der Epochen III/IV.

K 301700    DC= 

VT183 DR Ost Epoche IV, creme-rot, 2-flg.

K 301701    [AC] 

dto. AC digital



K 301390-1    DC= 

DRG, SVT 137 2-flg., Epoche II, creme-violett, Gleichstrom /

2-piece set, era II, creme-violett, DC

K 301390-1S    DC= 

dto. digital mit ESU-Loksound

Wechselstromversion ausverkauft!



K 301500    DC= 

VT 04.501 DB rot, Epoche IIIb, mit DB-Logo

K 301500-S    DC= 

dto. digital mit ESU-Loksound

Wechselstromversion ausverkauft!



K 301900    DC= 

SVT 04 US Lazarettzug

K 301900-S    DC= 

dto. digital mit ESU-Loksound



K 301800    DC= 

SVT 137 DRG Epoche II, Wehrmachtzug (Rollender Befehlsstand)

K 301800-S    DC= 

dto. digital mit ESU-Loksound

K 301801    [AC] 

dto. AC digital

Straßenbahnmodell Düwag / Tram-model Düwag

Typ Aufbauwagen / Type "Aufbauwagen"

Zwischen 1950 (Epoche III) und 1970 (Epoche IV) waren hiervon zahlreiche Varianten in Deutschland und im europäischen Ausland im Einsatz. Einige Fahrzeuge sind heute noch als Museumsmodelle bei verschiedenen Verkehrsgesellschaften in Betrieb. Für die Modellbahner ist nun ein vorbildgerechter Betrieb in Epoche III bis Epoche V möglich.

From 1950 (era. III) to 1970 (era. IV) numerous variants of this tram were in use in Germany and in the whole of Europe. Some of them still operate as museum models for different transport services. Hobby modellers now can obtain all models from era III to era V.

Für die Freunde der Meterspur gibt es das Düwag-Modell auch in H0m 12 mm. Die Modelle sind bereits vollständig umgebaut und sind erhältlich unter der Artikel-Nr. K 31900-1 H0m Düsseldorf, 2-tlg. unter der Artikel-Nr. K 31905-1 H0m Arbeitswagen orange mit Warnbalken.

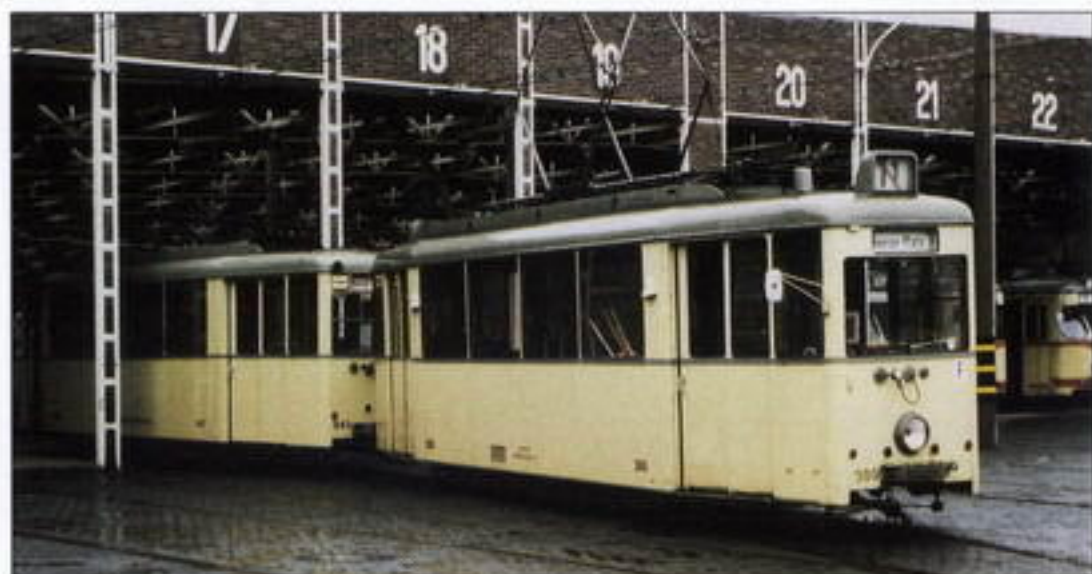
For those who like the one-meter gauge version the Düwag model is also available in H0m-12 mm. The model is readily converted; item-no. K 31900/1 H0m Düsseldorf, 2-piece set and item-no. K 31906/1 H0m maintenance car with warning beam.

MODELLINFORMATION:

Die Modelle durchfahren auch enge Radien, vorbereitet für den Einbau der Innenbeleuchtung K 7501 + 2x 11204.
Vorbereitet für den Einbau eines Digitaldecoders.

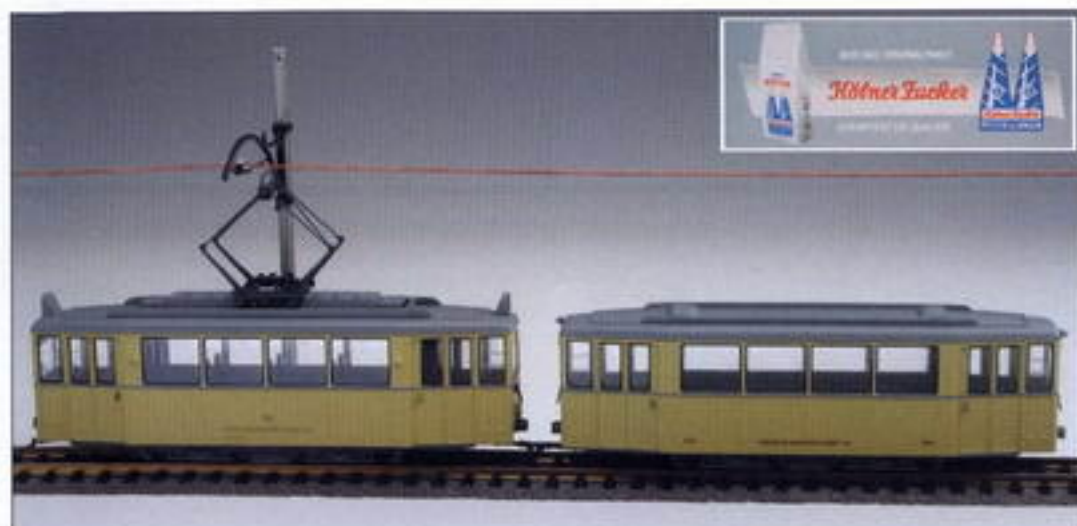
MODEL INFO:

The models also pass small radii, prepared for Kato indoor lighting K 7501 + 2x 11204.
Prepared for digital decoder.



Arbeitswagen erfüllen im Straßenbahnbetrieb sämtliche Aufgaben, die mit der Sanierung und Reparatur der Strecke zu tun haben. So bringen sie Arbeiter und Material zu den Baustellen. Darüber hinaus dienen sie zum Abschleppen von defekten Straßenbahnen und werden im Winter als Schneeräumer und Salzstreuer eingesetzt. Meistens waren die Einsatzlackierungen in den Straßenbahndepots entweder grün oder orange.

Maintenance cars fulfill all tasks having to do with the renewing and repair of the tram rails. They forward workmen and material to the sites. In addition they do the breakdown service and operate as snow plower and salt spreader. They are painted in green or orange colour.



K 30900/1 DC=

Tram Düwag Typ Düsseldorf in creme-farbener Lackierung, 2-flg.

K 30901 DC=

dto. Beiwagen Typ Düsseldorf in creme-farbener Lackierung

K 30908 DC=

Tram Düwag mit „4711“-Werbung, 2-flg., ohne Abb. / without picture

K 30915 DC=

Tram Düwag mit Werbung „Kölner Zucker“ in creme-farbener Lackierung, 2-flg.

Zur Instandsetzung des eigenen Gleiskörpers setzten die Straßenbahnbetriebe einzelne Motorwagen, umgebaut zu Arbeitswagen, mit speziellen Arbeitsloren ein, die häufig zum Transport von Arbeitsmaterial, Gleisschotter usw. verwendet wurden.

Ladegut nur beispielhaft!



K 30916 DC=

Arbeitswagen mit 2 Loren und Ladegut, 3-flg.



LC 30910 DC=

Tram Düwag Coca-Cola, 2-flg.

LEMKE
Collection
Vertrieb: Lemke Collection GmbH



LC 30911 DC=

Tram Düwag Coca-Cola, 2-flg.

LEMKE
Collection
Vertrieb: Lemke Collection GmbH



K 30903 DC=

Tram Düwag Münchner Vorbild in weiß-blauer Lackierung, 2-flg. / Tram Düwag, Bavarian painting, type Munich, white/blue painting

Diesel-Triebwagen

VT 137 / VT 36.5 / VS 145 (1937 – 1978)

Die von der Form her markanten Dieseltriebwagen der Serie VT 137.241-270 in Verbindung mit den bekannten Steuerwagen VS 145 sind das Vorbild für die Fortsetzung unserer erfolgreichen Triebwagenserie von Kato/Lemke.

Mit 50 Einheiten waren diese Triebwagen über ganz Deutschland verteilt. Nicht nur im Nahverkehrsbereich eingesetzt, waren die Triebwagen von 1937/38 bis in die 70er Jahre im Einsatz.

Von der DRG kamen die Triebwagen nach dem Krieg teilweise zur Deutschen Bundesbahn und teilweise zur Deutschen Reichsbahn Ost. Ab 1939 wurden mehrere Triebwagen für militärische Zwecke eingesetzt. Nach dem Krieg kamen einzelne Triebwagen zu den alliierten Dienststellen der englischen und amerikanischen Streitkräfte. Nach Ausmusterung bei der DB verblieben die letzten beiden Triebwagen bei der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn, wo sie noch bis 1978 im Dienst waren. Die Steuerwagen VS 145 sah man häufig bei der DB im Einsatz z. B. mit der Diesellok V 36.

Bei der Deutschen Reichsbahn Ost wurden die letzten VT 137 1967 ausgemustert.

Durch die Kriegereignisse blieben einige Triebwagen außerhalb Deutschlands in Österreich, Italien und Frankreich.

Die Steuerwagen verfügten über ein eigenes Postabteil, daher gehörten sie zur Betriebsgattung BC Post 4ivS.



Foto Sammlung Dietz

K 303600   DC=  NEM

VT137/VS145 DRG Ep. II, creme-rot, 2-flg.

K 303600-S   DC=  NEM

dfo. digital mit ESU-Loksound

K 303601   [AC]  NEM

dfo. Wechselstrom digital

K 303601-S   [AC]  NEM

dfo. digital mit ESU-Loksound



K 303800   DC=  NEM

VT 36.5/VS 145 DB Ep. III, rot, 2-flg.

K 303800-S   DC=  NEM

dfo. digital mit ESU-Loksound

K 303801   [AC]  NEM

dfo. Wechselstrom digital

K 303801-S   [AC]  NEM

dfo. digital mit ESU-Loksound

K 303700   DC=  NEM

VT137/VS145 DR Ep. III, creme-rot, 2-flg.

K303700-S   DC=  NEM

dfo. digital mit ESU-Loksound

K303701   [AC]  NEM

dfo. Wechselstrom digital

K303701-S   [AC]  NEM

dfo. digital mit ESU-Loksound





Kruckenberg Schnelltriebwagen SVT 137/155 A/B/C

Zum Jahreswechsel 1931/32 hatte Kruckenbergs „Flugbahngesellschaft“, nur ein Jahr nach der Weltrekordfahrt des Schienenzeppelins, Pläne für einen 3-tlg. Schnelltriebwagen ausgearbeitet. Der Bau dieses für diese Zeit revolutionären Schnelltriebwagen wurde bei West-Waggon in Köln/Deutz in Auftrag gegeben.

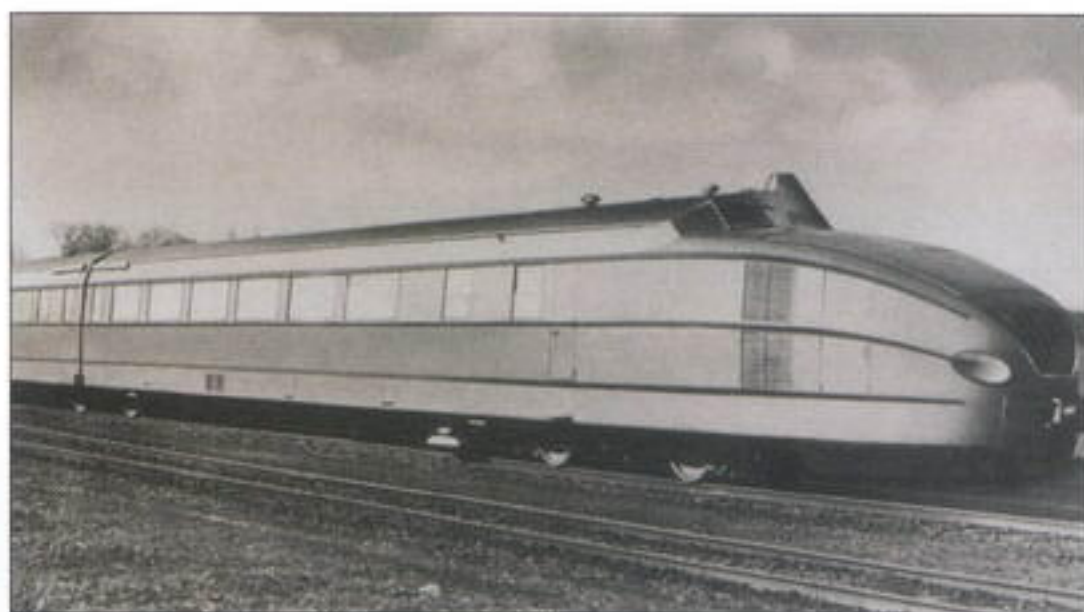
Zahlreiche technische Innovationen führten dazu, dass der Triebwagen erst Anfang 1938 fertig wurde. Auch ein Postabteil ist vorgesehen, wie die Skizzenblatt-Nummer DPW Post K8vt anzeigt. Äußerlich unterscheidet sich dieser Urahn aller heutigen ICE's durch die im Windkanal gefundene strömungsgünstige Form und durch seinen silbergrauen Anstrich von der klassischen Zweifarbenlackierung der Reichsbahn Schnelltriebwagen.

Geplant für die Strecke Berlin/Hamburg, erreicht er eine Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h. Der Bruch eines Drehgestelles und der Kriegsausbruch machten jedoch den geplanten Einsatz zunichte.

Nach dem Kriegsende abgestellt in Berlin/Karlshorst, sah der Reichsbahn-Nummernplan von 1947 für den Kruckenberg-Schnelltriebwagen die Betriebsnummer 91.500 vor. 1958 wurde der schadhafte Triebwagen endgültig zerlegt.

In 1931/32 Kruckenberg's "Flying Railway Company" planned, only one year after the world record travel of the "Schienenzeppelin", a 3-cars rapid railcar. The order for the production of the for this time revolutionar rapid railcar was placed with West-Waggon in Cologne/Deutz.

Numerous technical innovations caused that the railcar became finished only at the beginning of 1938. Also a post com-



H 13715 DC= ☐

Kruckenberg SVT137/155 3-tlg. DC

H 13715-S DC= ☐

dfo. digital mit ESU-Loksound

H 13715-1 [AC] ☐

Kruckenberg SVT 137/155 AC digital

H 13715-1S [AC] ☐

dfo. digital mit ESU-Loksound



Abbildung zeigt unbedrucktes Vorserienmuster

partment was planned as to be seen on sketch sheet # DPW Post K8vt. Outwardly this prototype of all today's ICEs differs by its aerodynamically clean shape found in the wind tunnel and by its silver-grey finish from the classical two-colored RB rapid railcars.

Planned for the distance between Berlin and Hamburg, it reaches a maximum

speed of 215 kms/hr. The brake of a bogie and the outbreak of the war however stopped this project. After the war the railcar was taken out of service and parked in Berlin/Karlshorst. It was registered under serial number 91.500 according to the RB registration plan of 194. In 1958 the defective railcar was finally dismantled.

Turmtriebwagen VT 702 DB

Dieses Modell bringt Spielspaß und realitätsnahe Funktionen auf die Anlage. Bei der Wartung und dem Aufbau von Signalen und Oberleitung kann der VT 702 vorbildgetreu in den „Spieleinsatz“ gehen. Je nach Modell entsprechen die Funktionen: Voll bewegliche Arbeitsbühne, Prüfstromabnehmer und Geräusche dem Original, Sound inbegriffen. Das Vorbild ist im Depot Korn-Westheim beheimatet. Viele kleine Details sind im Modell maßstabsgetreu und liebevoll nachgebildet. Der serienmäßig eingebaute Multifunktionsdecoder lässt selbst im Analog-Wechselstrombetrieb ein ferngesteuertes Hochfahren der Arbeitsbühne zu. Der Turmtriebwagen ist in Gleichstromausführung oder Dreileiterwechselstrom erhältlich, wobei der Decoder in beiden Versionen für den Betrieb im Analog- AC- und DC-System sowie digital unter DCC (NMRA) oder Märklin/Motorola geeignet ist.


H 520001   

Gleichstrom, digital

H 520001-S   

dto. mit Sound

H 530001   

dto. Wechselstrom, digital

H 530001-S   

dto. mit Sound

VW Bus Draisine

 Limitierte Auflage von 499 Stück!
 Limited Edition!

LEMKE
 Collection

Vertrieb: Lemke Collection GmbH


LC 20503 DC

VW Draisine mit Dachlampen in blauer Lackierung. Wolf/Waldsrode


LC 20504 DC

VW Bus KLV 20 DB rot

Ein bis auf den heutigen Tag sehr beliebtes Schienenauto ist der Volkswagenbus, den die Bundesbahn 1955 als geräumige „DB-Draisine“ für Bezirksbereisungen anschaffte – in wenigstens vier Museumsbahnbeständen ist sie noch vorhan-

den: Frankfurt, Kassel, Bad Nauheim und Neustadt haben einen Wagen der Serie „Klv 20-5000“ im Betrieb, und bei Wolf-Waldsrode läuft ein Exemplar noch alltäglich. 15 Stück baute Beilhack in Rosenheim und weitere 15 die Waggonfabrik

Donauwörth. Insgesamt gab es also 30 dieser Draisinen des Modells „GBA 1“; weitere sechs Exemplare kauften die Schweizerischen Bundesbahnen.

DB Doppelstockwagen 26,4 m Version

DB Double Decker Wagon – 26,4 m long version



1950 wurden die ersten drei 22,4 m Doppelstockwagen mit Einheitswagenkasten für den Reiseverkehr bei Wegmann in Kassel gebaut. 1951 folgten die drei 26,4 m Wagen. In der Epoche IIIa fuhren ursprünglich zwei Züge mit je drei Wagen als 3. Klasse, 2/3 Klasse und ein Speisewagen in der markanten blauen Farbgebung. Ab der Epoche IIIb fuhren beide Wagen-Typen in einem Zug. Bis zu 5 Wagen waren maximal eingesetzt. Der sechste Wagen blieb Reserve. Der Speisewagen wurde zu einem reinen Sitzwagen umgebaut. Diese Wagen wurden auch mit „normalen“ D-Zug-Wagen als Zug kombiniert.

Hobbytrain hat die 26,4 m Wagen komplett neu konstruiert und maßstäblich nachgebildet. Alle Details und Bedruckungen wurden mit größter Sorgfalt realisiert.

1951 in Dienst gestellt, verkehrten sie zwischen dem Ruhrgebiet und Frankfurt, ab 1953 im Städteverkehr Hamburg/Bremen, ab 1963/64 Kiel/Lübeck, ab 1966/67 Großraum Köln. Anfang der 70er Jahre wurden die Fahrzeuge nach fast 20-jährigem Einsatz ausgemustert. Im Laufe ihres fast 20-jährigen Einsatzes wechselte die Lackierung von stahlblau, Ep. IIIb, über flaschengrün Ep. IIIb zu chromoxydgrün Ep. IIIb – IV.

1950 the first 22,4 m long double decker wagons were produced with Wegmann / Kassel for the passenger traffic. 1951 the three 26,4 m long wagons were produced. In era IIIa originally two trains with 3 wagons each travelled as 3rd class, 2/3 class and one diner car in its outstanding blue finish. From era IIIb

on both wagon types travelled in one train. Up to 5 cars were used on the whole. The sixth car remained in reserve. The diner car was rebuilt to a pure passenger car. These cars were also combined with "normal" express trains.

Hobbytrain designed these 26,4 m long wagons completely and finely up to the prototype and all letterings, imprints etc. have been copied in all details.

1951 put in service, the double decker wagons travelled the distance between the Ruhr district and Frankfurt, from 1953 on between Hamburg and Bremen, from 1963/64 on between Kiel and Lübeck, from 1966/67 on in the region of Cologne. In the beginning of the seventies the vehicles were put out of service after almost 20 years of operation. During its operation time its painting changed from steel blue, era IIIa, over bottle green, era IIIb to chrome-oxide-green, Era IIIb – IV.

H 42010 NEM

Ep. IIIa DB blau, 3-tlg. III. Quartal 2006, ohne Abbildung /
era IIIa DB blue, 3 car set, without picture

H 42020 NEM

Ep. IIIb, Phase 2, DB chromoxydgrün, 3-tlg. /
era IIIb-2, DB chrome-oxide-green



Abbildung zeigt N-Modell – Vorserienmuster

Kato HO UNITRACK System für Analog und Digitalbetrieb

Vorteile des UNITRACK Systems

Leichte Montage innerhalb weniger Minuten auf fast allen Untergründen.

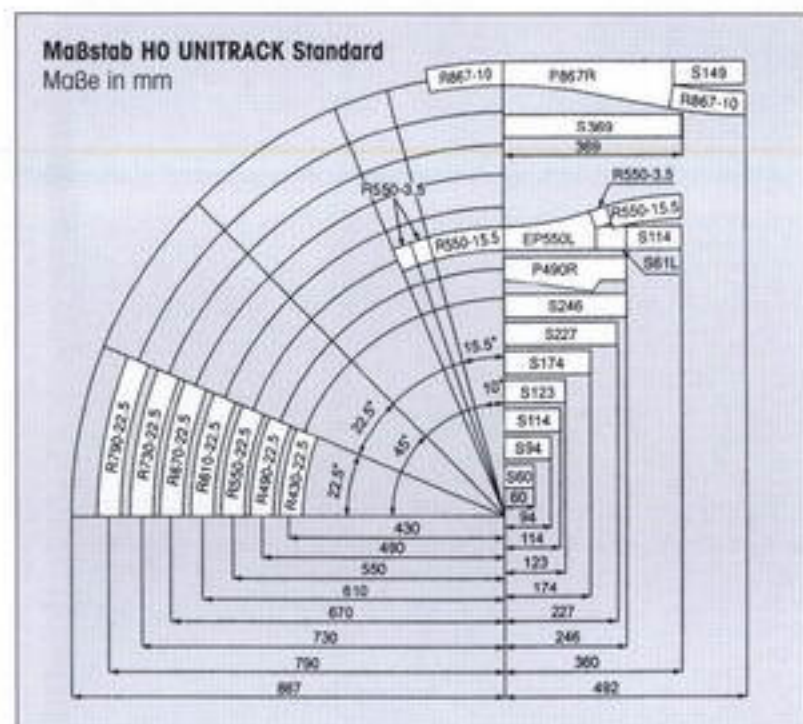
Im Unterschied zu herkömmlichen Gleisen können mit UNITRACK leicht die verschiedensten Gleisstrecken in kürzester Zeit ausprobiert werden.

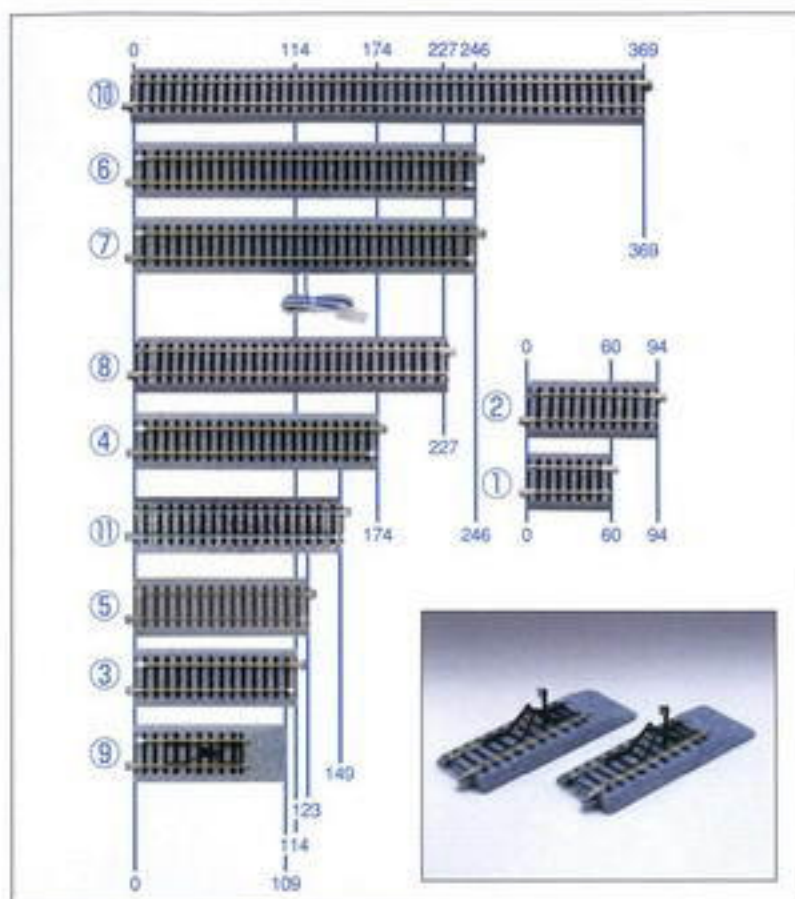
Patentierte Schienenverbindung Uni-Joiner, leicht zu verbinden, dauerhafter Halt und Kontakt und genauso leicht wieder zu lösen, sooft Sie wollen.

Das UNITRACK Gleis besteht aus korrosionsfestem Code38 Nickel-Silber, die beste Wahl bei stromführenden Mate-

rialien für optimale Stromabnahme und bestes Fahrverhalten.

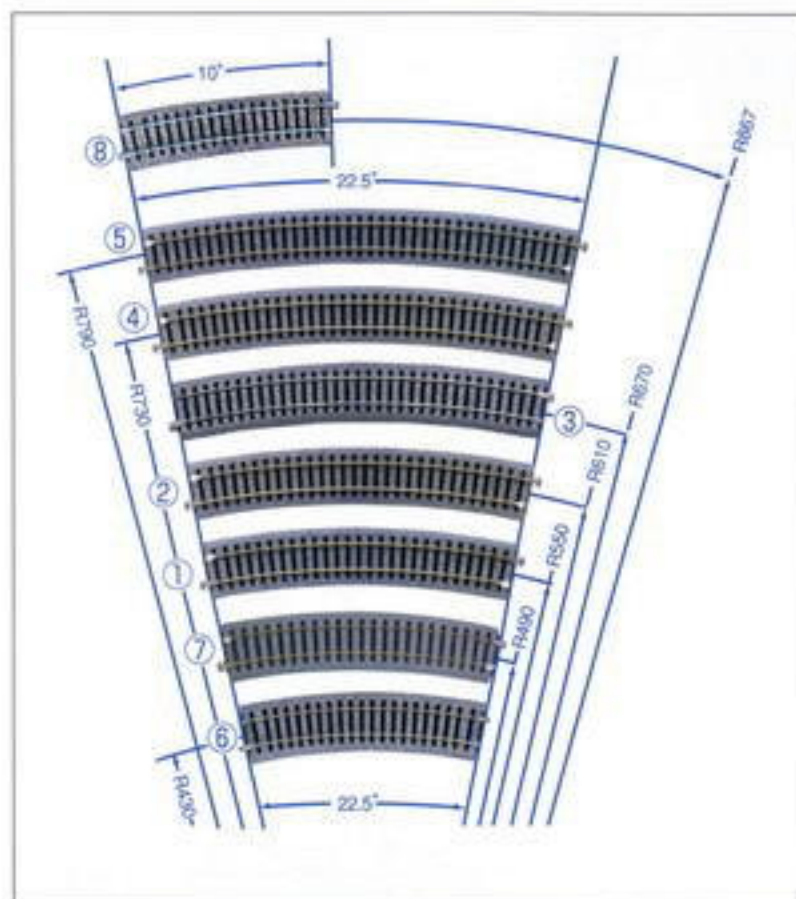
Digitalfähiges System mit stromführenden und isolierten Weichen mit oder ohne Weichenantrieb. Der Weichenantrieb kann nachgerüstet werden.





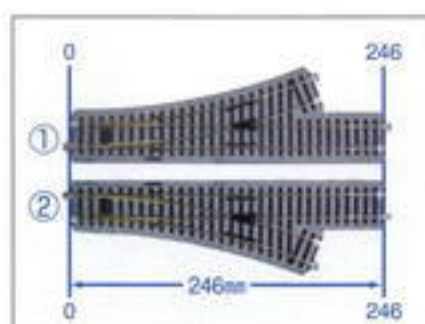
Gerades Gleis

- ① K 2-105 Gerade Schiene 60 mm, VE 4 St.
- ② K 2-111 Gerade Schiene 94 mm, VE 4 St.
- ③ K 2-120 Gerade Schiene 114 mm, VE 4 St.
- ④ K 2-130 Gerade Schiene 174 mm, VE 4 St.
- ⑤ K 2-140 Gerade Schiene 123 mm, VE 4 St.
- ⑥ K 2-150 Gerade Schiene 246 mm, VE 4 St.
- ⑦ K 2-151 Anschlussstück 246 mm, VE 1 St.
- ⑧ K 2-160 Gerade Schiene 227 mm, VE 2 St.
- ⑨ K 2-170 Prellbock-Schiene 109 mm, VE 2 St.
- ⑩ K 2-180 Gerade Schiene 369 mm, VE 4 St.
- ⑪ K 2-193 Gerade Schiene 149 mm, VE 2 St.



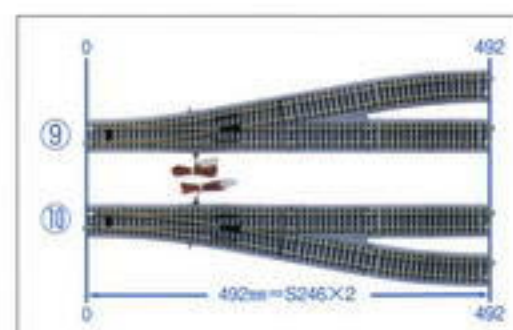
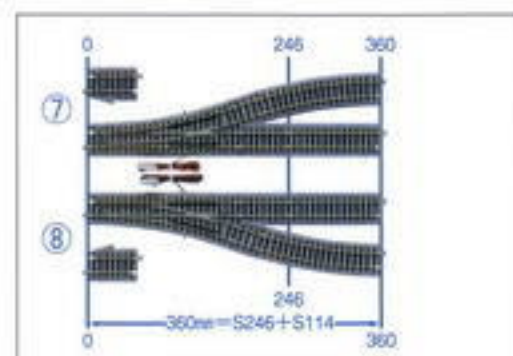
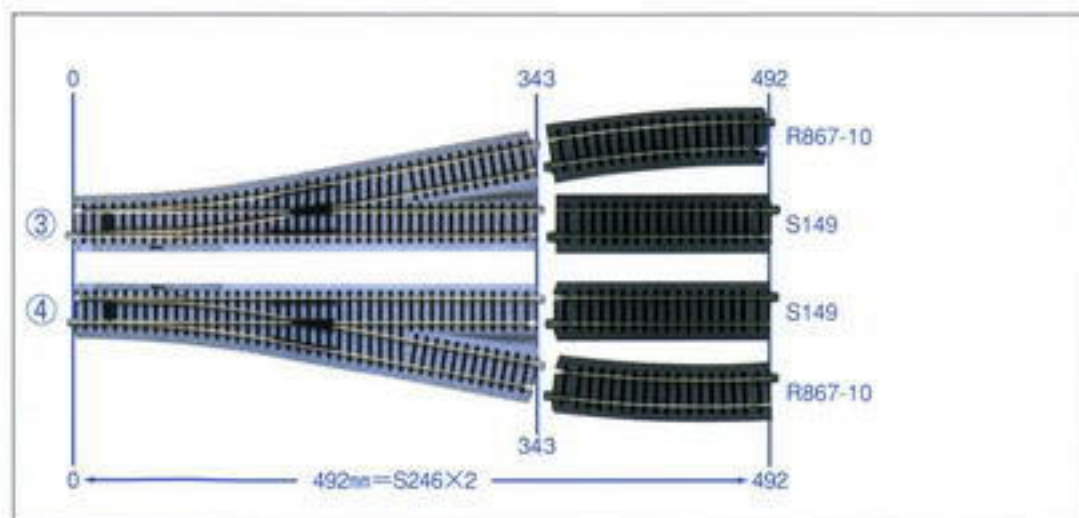
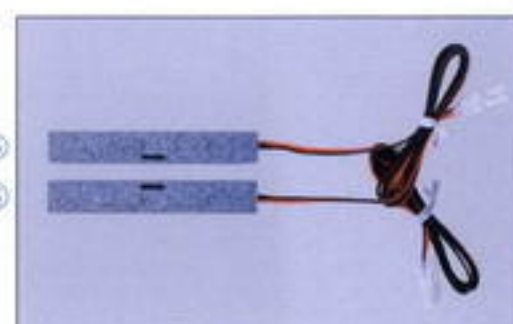
Gebogenes Gleis

- ① K 2-210 Gebogenes Gleis 550 mm, Radius 22,5°, VE 4 St.
- ② K 2-220 Gebogenes Gleis 610 mm, Radius 22,5°, VE 4 St.
- ③ K 2-230 Gebogenes Gleis 670 mm, Radius 22,5°, VE 4 St.
- ④ K 2-240 Gebogenes Gleis 730 mm, Radius 22,5°, VE 4 St.
- ⑤ K 2-250 Gebogenes Gleis 790 mm, Radius 22,5°, VE 4 St.
- ⑥ K 2-260 Gebogenes Gleis 430 mm, Radius 22,5°, VE 4 St.
- ⑦ K 2-270 Gebogenes Gleis 490 mm, Radius 22,5°, VE 4 St.
- ⑧ K 2-290 Gebogenes Gleis 867 mm, Radius 10,0°, VE 2 St.



Weichen und Weichenmotoren

- ① K 2-840 Manuelle Handweiche, links f. 490 mm Radius
- ② K 2-841 Manuelle Handweiche, rechts f. 490 mm Radius
- ③ K 2-862 #6 Manuelle Handweiche, links f. 867 mm Radius
- ④ K 2-863 #6 Manuelle Handweiche, rechts f. 867 mm Radius
- ⑤ K 2-503 Weichenmotor, links
- ⑥ K 2-504 Weichenmotor, rechts



- ⑦ K 2-850 #4 Weiche links, 246 mm, mit 550 mm Radius Bogen (nur Analogbetrieb)
- ⑧ K 2-851 #4 Weiche rechts, 246 mm, mit 550 mm Radius Bogen (nur Analogbetrieb)
- ⑨ K 2-860 #6 Weiche links, 492 mm, mit 867 mm Radius Bogen
- ⑩ K 2-861 #6 Weiche rechts, 492 mm, mit 867 mm Radius Bogen

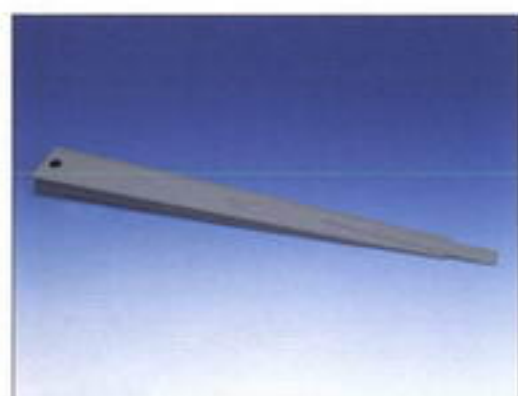
Zubehör / Trafo



K 22-014 Trafo

Details:

- 12 V, 1 Amps Ausgang
- Direkte Verbindung zu Weichenschaltern (24-840)
- Überlastungsschutz / Kurzschlussschutz
- Adapter für andere Gleissysteme



K 2-502 Aufgleisgerät



K 24-815 Gleisverbinder



K 24-816 Gleisverbinder isoliert



K 24-818 Anschlusskabel



K 24-825 Verlängerungskabel



K 24-826 AC Verlängerungskabel



K 24-827 Verteiler für Weichenschalter



K 24-840 Weichenschalter



K 24-841 Verlängerung für Weichenschalter



K 24-842 Wechselstrom-Wandler für WS-Betrieb



K 24-843 Adapter-Kabel für Trafo



Diesellok EMD Class 66

1998 wurden die ersten 250 Stück Class 66 von General Motors nach England geliefert. Auf Grund der sehr guten Betriebsergebnisse wurden bereits ab 1999 mehr und mehr dieser markanten Großdieselloks nach Europa verkauft und kommen seitdem bei den verschiedensten Bahngesellschaften in Europa zum Einsatz. Durch ihr ungewöhnliches Profil und auffällige Länge als auch auf Grund der plakativen Lackierungen der Betrei-

bergesellschaften sind diese Loks auf europäischen Schienen nicht zu übersehen. Die Class 66 ist im Einsatz in Großbritannien, Deutschland, Benelux und Skandinavien. Der Einsatz in Italien und Frankreich ist in Planung.

1998 the first 250 models of the Class 66 were delivered by General Motors to England. Due to their very good operating results a number of these engines were

delivered from 1999 on to Europe and used there with a number of different railway companies. Due to their unusual profile and striking length as well as their plakative lacquer finishes used by the different railway companies they are not to be ignored on European rails.

The Class 66 is travelling in Great Britain, Germany, Benelux Countries and Scandinavia. It is also planned to be used in Italy and France.

**K 10810** **NEM**

Diesellokomotive Class 66, HGK DE 66 Köln

**K 10811** **NEM**

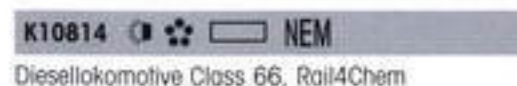
Diesellokomotive Class 66, HGK DE 61 Köln

**K 10812** **NEM**

Diesellokomotive Class 66, HHPI Berlin

**K 10813** **NEM**

Diesellokomotive Class 66, ERS Niederlande / Belgien

**K10814** **NEM**

Diesellokomotive Class 66, Rail4Chem



MODELLINFORMATION / MODEL INFO:

Kato 5-Pol-Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle, gefederte Achsen, Lichtwechsel, hohe Zugkraft, beide Drehgestelle angetrieben.

Kato 5-pole motor with flywheel, digital plug, alternating light, high traction capacity, both bogies are driven.

Schnelltriebwagen

Bauart Hamburg VT 137 DR / SVT 137 DRG / VT 04.5 DB

Anlässlich des 100-jährigen Eisenbahn-Jubiläums 1935 ist der Aufbau eines umfangreichen Schnelltriebwagennetzes geplant. Ausgehend von Berlin waren die Zielbahnhöfe Hamburg, Köln, München und Basel. Die Kopfform der Triebwagen wurde gegenüber dem Fliegenden Hamburger gravierend geändert und wird im Grundsatz Maßstab für alle weiteren SVT der DRG, sowie auch für schnell fahrenden E-Loks – z.B. E18, E19, ET 11.

Gegenüber dem Fliegenden Hamburger wurde die Bauart Hamburg um 2,35 m auf 44,256 m verlängert. 1935 erst-

malig ausgeliefert, ist diese Bauart seit nunmehr 70 Jahren bis heute noch als einsatzfähiges Museumsfahrzeug (VT 137 225) zu bewundern. Für die Modellbahner ergeben sich auf Grund der 70-jährigen Einsatzzeit viele Möglichkeiten, dieses Modell von Epoche II bis Epoche V in zahlreichen Varianten einzusetzen.

Als SVT 04/101 und 102 konnten diese Triebwagen in eigenständiger Lackierung ebenfalls Verwendung bei den in

Deutschland stationierten amerikanischen Truppen finden.

Ein weiterer SVT 137/230 überlebte den Krieg in der Tschechoslowakei als M 297.006 bei den Tschechischen Staatsbetrieben.

Vindobona ist die alte römische Bezeichnung für Wien, da die Triebwagen überwiegend auf der Strecke Berlin – Wien – Berlin eingesetzt wurden.

MODELLINFORMATION:

Kato 5-Pol-Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle, vorbildgerechte Beleuchtung, Inneneinrichtung vorbereitet für nachträglichen Einbau der Innenbeleuchtung K 11204 (2x)

Maßstab 1:160 unverkürzt.

Alle Modelle sind vorbereitet für Digitalbetrieb und den Einsatz als vorbildgerechte Doppeltraktion (entsprechende Spezialkuppelstangen liegen bei).



On the occasion of the 100 year anniversary in 1935 a major fast rail car network was planned. Starting from Berlin the destinations were Hamburg, Cologne, Munich and Basel. The shape of the motorized car was substantially modified as compared with the "Flying Hamburger" and all other SVT of the DRG as well as the fast electric engines such as E18, E19, ET were based on it. In contrary to the "Flying Hamburger" the "Hamburger" was lengthened by 2,35 m to 44,256 m. First presented and delivered in 1935, this type can be admired as a museum-model (VT 137 225) and is still operating.

Due to this long operation time there a lot of possibilities of operating this model in various types from era II to era V.

Individually painted, these rail cars were in service as SVT 04/101 and 102 for the American troops in Germany.

Another SVT 137/230 "survived" World-war II in Czechoslovakia and was used as M 297.006 by the "Tschechische Staatsbetriebe".

Vindobona is the ancient Roman name for Vienna. The rail cars are called Vindobona, because they were mainly used for the railway line Berlin – Vienna – Berlin.

MODEL INFO:

Kato 5-pol. motor with fly-wheel, lighting as prototype, digital interface, prepared for the supplementary installation of the Kato indoor lighting K 11204 (2x).

Scale 1:160, unshortened.

All models are provided to be equipped with digital Decoder and to be used as double traction corresponding to the original (special couplers attached).



K 10710    

Bauart Hamburg VT 137 DR (VINDOBONA), Epoche III, creme-violett

K 10710-S    

dto. digital mit ESU-Loksound

K 10712    

VT 04.501 DB rot, Epoche IIIa

K 10712-S    

dto. digital mit ESU-Loksound

K 10711    

DRG, SVT 137 2-füg., Epoche II, creme-violett / 2-piece set, era II, creme-violett, DC

K 10711-S    

dto. digital mit ESU-Loksound



K 10713    

VT 04.501 DB Epoche IIIb, mit DB-Logo

K 10713-S    

dto. digital mit ESU-Loksound

Bei Kriegsausbruch wurden einige der SVT 137 zunächst abgestellt und später für Wehrmachtstäbe und Regierungsstellen zur Verfügung gestellt. Alle Wagen erhielten dabei einen grünen Tarnanstrich. Fünf SVT 137 befanden sich bei Kriegsende in der amerikanischen Besatzungszone. Teilweise wurden die TW vom US-Hauptquartier und teilweise als Lazarett-Züge mit Rot-Kreuz-Emblem eingesetzt.

Abbildung zeigt H0-Modell



K 10717    

SVT 04.102 US Lazarettzug



K 10718    

SVT 137 DRG Epoche II Wehrmachtzug in grün Lackierung (Rollender Befehlsstand)

Taurus

ES 64 / DB 182/1016

1999 erregte Siemens/Krauss-Maffei großes Aufsehen mit der hervorragend designten Baureihe BR 1016. Ursprünglich für die ÖBB bestimmt, rollte im Juli 2001 die erste DB-Version als BR 182 auf die Gleise. Parallel dazu erfolgte der erstmalige Einsatz zahlreicher sogenannter „Dispoloks“, die zum größten Teil in den Lackierungen ihrer Betreibergesellschaften quer durch Deutschland und Europa unterwegs sind. Durch diese Lackierungsvielfalt ergibt sich auch für Modelleisenbahner ein reizvolles Bild. Hobbytrain hat mit diesem Taurus das erste maßstäbliche und in allen Details – einschließlich der markanten Pufferbohlen – nachgebildete Spur N-Modell hergestellt.

MODELLINFORMATION:

Hohe Zugkraft, da beide Drehgestelle angetrieben, LED-Beleuchtung, hervorragendes Preis-/Leistungsverhältnis.

MODEL INFO:

high traction power, as both bogies are driven, LED lighting, very good relation between price and performance.

1999 Siemens/Krauss-Maffei caused a sensation by presenting the outstanding line of production 1016.

Originally planned to be put in service with the ÖBB, the first version, BR184,

was put on the rails of the DB. At the same time numerous so-called „Dispoloks“ were put in service, which to a large extent cross Germany and Europe in the colours of their railway companies.


H 2740

Taurus ES 64 U2 Hypo-vereinsbank

H 2743

Taurus ES 64
DHL/Railion


H 2790

Taurus BLS Cargo Connecting Europe, BLS Designstudie / BLS design sketch

LC 2733

Taurus ES 64 Coca-Cola Designstudie / Coca-Cola design sketch

Vertrieb: **LEMKE**
Collection
Lemke Collection GmbH


H 2748

Cargo Serve ES 64 U2



Straßenbahnmodell Düwag / tram-model Düwag

Typ Aufbauwagen / Type "Aufbauwagen"



Zwischen 1950 (Epoche III) und 1970 (Epoche IV) waren zahlreiche Varianten hiervon in Deutschland und im europäischen Ausland im Einsatz. Einige Fahrzeuge sind heute noch als Museumsmodelle bei verschiedenen Verkehrsgesellschaften in Betrieb. Für die Modellbahner ist nun ein vorbildgerechter Betrieb in Epoche III bis Epoche IV möglich.

Dieses Straßenbahnmodell war das erste in Großserie gefertigte Spur-N Modell und ermöglichte nun auch den Spur-N Modellbahner den vorbildgerechten und zeitgemäßen Einsatz von Straßenbahnmodellen auf ihren Anlagen.

Seit der ersten Vorstellung des Modells 1996/97 sind zahlreiche Lackierungs- und Produktionsvarianten produziert worden.

From 1950 (era III) to 1970 (era IV) numerous variants of this tram were in use in Germany and in the whole of Europe. Some of them still operate as museum models for different transport services. Hobby modellers now can obtain all models from era III to era V.

This model was the first tram in N-scale, produced in large quantities. N-model collectors are now given the possibility to use a tram model, which is absolutely up-to-date and which corresponds in all details to its prototype. Since its first presentation in 1996/97 this model was manufactured in many different colour schemes and designs.

MODELLINFORMATION:

Die Modelle durchfahren auch enge Radien; Antrieb: Kato 5-Pol-Motor.

MODEL INFO:

The models also pass small radii; driven by Kato 5-pol. motor.



LC 2709

Tram Düwag, 2-fig., Weiss Ferdi's Linie 8, Tram nach Münchner Vorbild mit Original-CD in weiß-blauer Geschenkverpackung



K 14600

Straßenbahn 2-fig., Ep. III, creme (Standardlackierung) / tram, 2-piece set, creme (standard painting scheme).



K 14620

Tram Düwag, 2-fig., mit Werbung „Kölner Zucker“, Ep. III ohne Abbildung

ETA 150 / ESA 150

Ab 1955 beschaffte die Deutsche Bundesbahn den Akku-Triebwagen ETA 150 mit Beiwagen ESA 150. Diese Wagen waren bis 1995 bei der DB im Einsatz.

Ab Epoche IV verkehrten die beliebten Nahverkehrstriebwagen als BR 515 und Steuerwagen BR 815. Ein Teil der Fahrzeuge erhielt bis zur Ausmusterung die klassisch rote DB-Lackierung, während ein anderer Teil der Triebwagen mit beige-ozeanblauer Lackierung teilweise mit farblich abgesetzten Türen zum Einsatz kamen.

Eines der letzten Fahrzeuge ist der ETA 515 in der markanten Nokia-Lackierung. Bis 1965 wurden insgesamt 232 Triebwagen ETA 150 und 216 Steuerwagen in Dienst gestellt.


H 11200

ETA 150 / ESA 150 DB, Ep. III, rot, 2-fig. Set /
era III, 2-piece set


LC 11150

ETA 150 Ladestation

Vertrieb:

LEMKE
Collection GmbH

Diese markanten Ladestationen – umgebaute Reichsbahngüterwagen – bestimmten Jahrzehntlang das Bild der jeweiligen ETA Endstationen, und waren neben der Batterie das Herzstück eines jeden Akkutriebwagenbetriebes. Die Triebwagen wurden in den Nachtstunden an diese „Stromtankstellen“ angeschlossen, bis die volle Batteriekapazität von 520 V erreicht war. Hochwertiges Kleinserienmodell in einer Messing/Weißmetall Mischbauweise. Das Modell ist komplett montiert, lackiert und vorbildgerecht beschriftet. Die Serie ist auf 300 Stück limitiert.


H 11203

BR 515/815 Nokia-Lackierung / Nokia-design

H 11201

BR 515/815 DB, Ep. IV, rot, 2-fig. Set /
era IV, 2-piece set





TGV Thalys PBKA, 10-tlg.

Seit 1996 verkehren 17 dieser Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Paris, Brüssel, Köln und Amsterdam. Dabei muss der TGV Thalys mit 4 verschiedenen Stromsystemen und 7 verschiedenen Signalsystemen zurecht kommen. Zwei Triebwagen des Thalys gehören zum Bestand der Deutschen Bahn AG und bedienen täglich die Strecke Paris/Brüssel/Köln.

Unser Modell ist 10-tlg., dem Original entsprechend mit Kato UNITRACK Gleisen zum Ausstellen. Für den Digitalbetrieb gibt es zwei Austauschplatinen unter der Art.-Nr. K 147456.



Since 1996, 17 of this high-speed train have been put into operation on the Paris-Brussels-Cologne-Amsterdam routes. In order to travel these distances, the train is equipped with four different current and seven different signal systems. Two railcars belong to the "Deutsche Bahn AG" and travel day for day the distance Paris-Brussels-Cologne.

Our 10 car model is equipped with Kato UNITRACK display. For digital operation two PC boards (K 147456) are available.



K 10910

TGV Thalys PBKA, 10-tlg., inkl. UNITRACK Gleisen / 10 car set including UNITRACK system / modèle se compose de 10 pièces et est équipé du système UNITRACK

Depuis 1996 17 rames de ce type opèrent sur les parcours entre Paris Bruxelles Amsterdam et Cologne. Pour pouvoir opérer sur ces réseaux, il fonctionne sous 4 tensions d'alimentation caténaire différentes, et il est équipé de 7 systèmes de signalisation. 2 trains font partie des chemins de fer allemands (Deutsche Bahn AG) et opèrent tous les jours sur les parcours entre Paris Bruxelles Cologne.

Notre modèle, qui se compose de 10 voitures, est équipé du display UNITRACK de Kato. Pour l'opération digitale deux plaques (K 147456) sont disponibles.



Schnelltriebwagen AVE Serie 100, 10-tlg. Garnitur

Der bei Alstom hergestellte AVE Serie 100.10, basierend auf dem TGV Atlantik wurde 1992 vorgestellt. Dieser Hochgeschwindigkeitszug verbindet die Städte Madrid und Sevilla, als Euromed die Städte Barcelona und Valencia.

Bei Testfahrten mit der Garnitur Nr. 15 erreichte der AVE einen neuen spanischen Geschwindigkeitsrekord von 356,8 km/h. Unser Modell ist mit Kato UNITRACK Gleisen zum Ausstellen versehen. Für den Digitalbetrieb gibt es 2 Aus-

tauschplatinen unter der Artikelnummer K 147456.

Produced with Alstom, the AVE 100.10, which is based upon the TGV Atlantic, was for the first time presented in 1992. This high-speed train was put into operation on the Madrid-Sevilla route and, named Euromed, on the Barcelona-Valencia route.

The AVE 100.15 reached a new speed record of 356,8 kms/hr.

Our 10 car model is equipped with Kato UNITRACK display. For digital operation two PC boards (K 147456) are available.

Produit par Alstom, le AVE 100.10 se basant sur le TGV Atlantique a été présenté pour la première fois en 1992. Ce train à grande vitesse a opéré sur le parcours entre Madrid et Sevilla et, sous le nom Euromed, entre Barcelona et Valencia.

Le modèle AVE 100.15 a atteint un nouveau record de vitesse de 356,8 km/h.

Notre modèle, qui se compose de 10 pièces, est équipé du display UNITRACK de Kato. Pour l'opération digitale deux plaques (K 147456) sont disponibles.

Producido para Alstom, el AVE 100.10, basandose en el TGV Atlántico, fué presentado por primera vez en 1992. Este tren de velocidad está enlazando Madrid y Sevilla y, sobre el nombre „Euromed“, las ciudades Barcelona y Valencia.

El AVE 100.15 estableció una marca de velocidad de 356,8 km/h.

Tiene a su disposición 10 partes y también está equipado de vías UNITRACK de Kato. Para la marcha digital dispone de 2 platinas / PC boards K 147456.

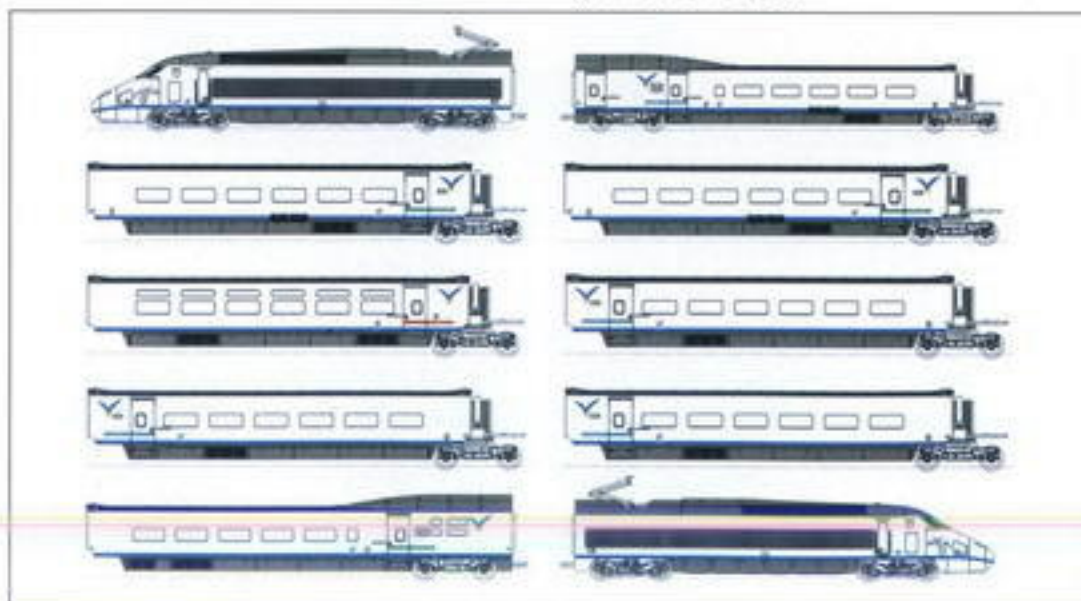


K 10719-1    

AVE Serie 100.1 10-tlg. / 10 car set /
garniture de 10 pièces

K 10719-2    

AVE / Euromed 10-tlg. / 10 car set /
garniture de 10 pièces

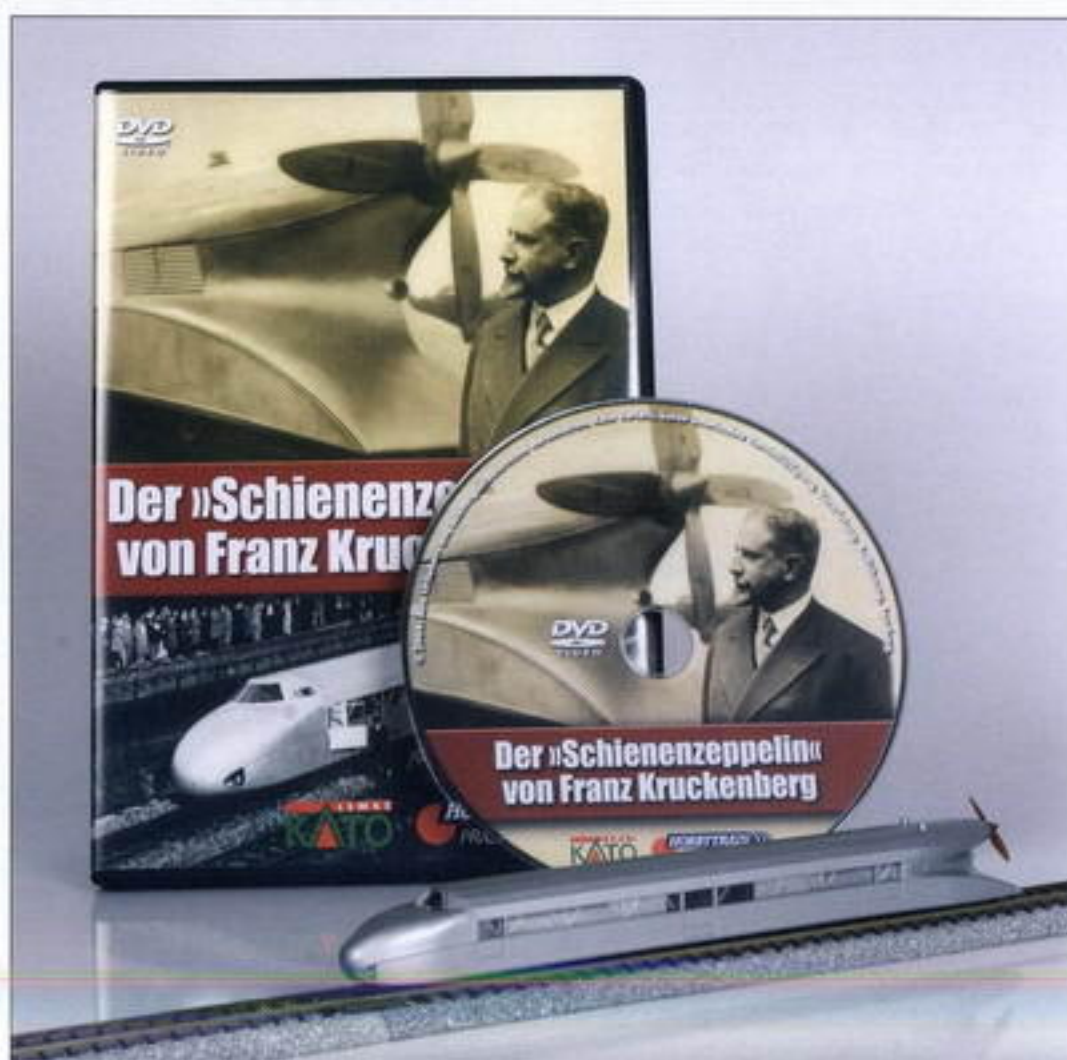
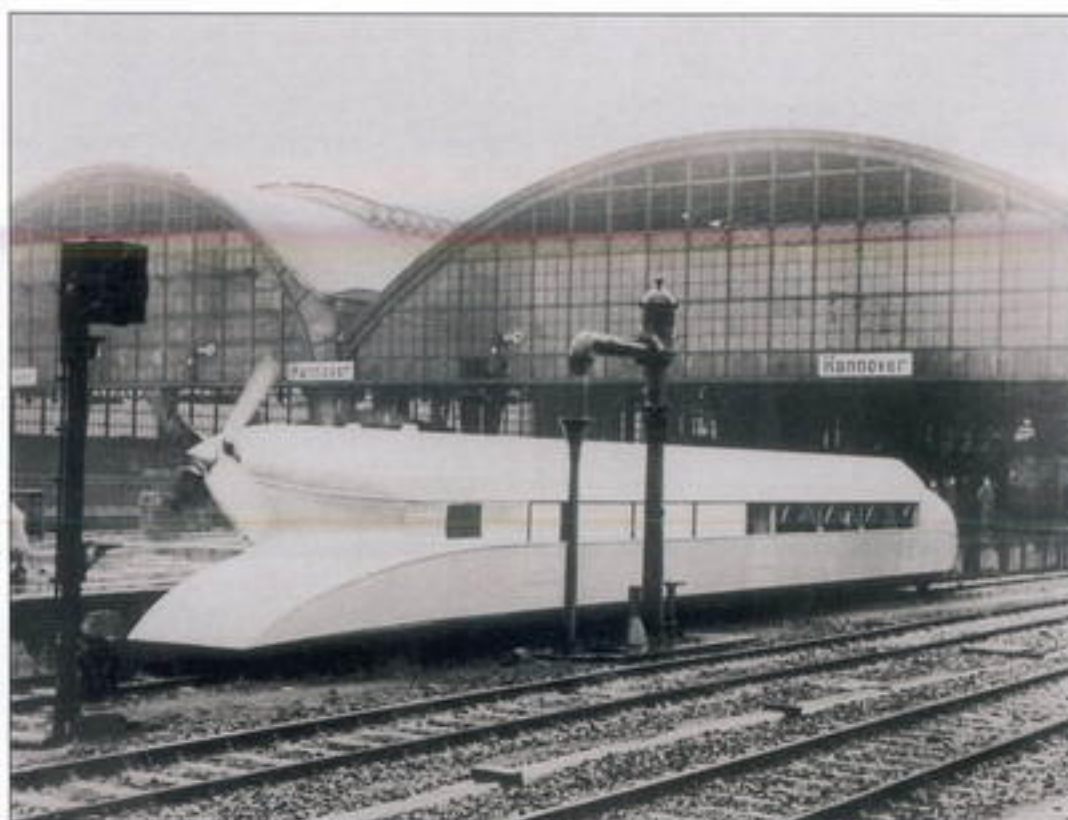


Schienenzeppelin Kruckenberg

Vor genau 75 Jahren (1930) absolvierte der legendäre Schienenzeppelin im Raum Hannover seine ersten Testfahrten. 1928 erhielt die Flugbahn-Gesellschaft unter Leitung des Ingenieurs Kruckenberg den Auftrag zur Entwicklung des propellerbetriebenen Fahrzeuges in extremer Leichtbauweise mit einer für damalige Zeit sensationellen Aerodynamik. Am 21. 6. 31 erreichte der TW für die damalige Zeit sensationelle Weltrekord-Geschwindigkeit von 230 km/h. Dieser Geschwindigkeitsrekord wurde erst 1955 übertroffen.

Exactly 75 years ago (in 1930) the legendary "Schienenzeppelin" had its first test runs in the area of Hannover. In 1928 the "Flying Railway Company" received the order to develop an extreme lightweight construction model, which struck by its aerodynamics, which was sensational at that time.

21. June 1931 the railcar reached the sensational world record speed of 230 kms/hr. This record was exceeded in 1955 only.



H 2621   

Schienenzeppelin, 2-blättriger Propeller mit DVD in Geschenkverpackung / 2 blade propeller incl. DVD packed in gift box

DVD-Inhalt: Weltrekordfahrt und weitere historische Aufnahmen / DVD showing world record run and several historical films.

H 2622   

wie 2621, digital, mit ESU-Loksound /
 dto., digital, with ESU locosound

Kruckenberg Schnelltriebwagen SVT 137/155 A/B/C

Zum Jahreswechsel 1931/32 hatte Kruckenbergs „Flugbahngesellschaft“, nur ein Jahr nach der Weltrekordfahrt des Schienenzeppelins, Pläne für einen 3-tlg. Schnelltriebwagen ausgearbeitet. Der Bau dieses für diese Zeit revolutionären Schnelltriebwagen wurde bei West-Waggon in Köln/Deutz in Auftrag gegeben.

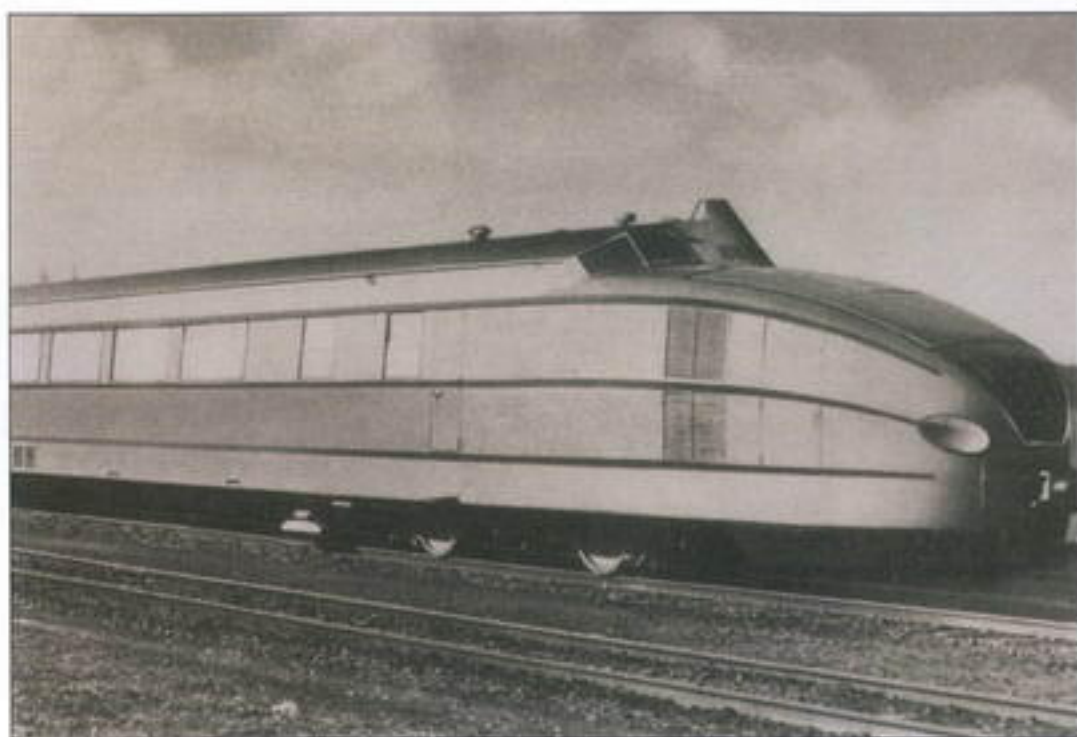
Zahlreiche technische Innovationen führten dazu, dass der Triebwagen erst Anfang 1938 fertig wurde. Auch ein Postabteil ist vorgesehen, wie die Skizzenblatt-Nummer DPW Post K8vt anzeigt. Äußerlich unterscheidet sich dieser Urahn aller heutigen ICE's durch die im Windkanal gefundene strömungsgünstige Form und durch seinen silbergrauen Anstrich von der klassischen Zweifarbenlackierung der Reichsbahn Schnelltriebwagen.

Geplant für die Strecke Berlin/Hamburg, erreicht er eine Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h. Der Bruch eines Drehgestelles und der Kriegsausbruch machten jedoch den geplanten Einsatz zunichte.

Nach dem Kriegsende abgestellt in Berlin/Karlshorst, sah der Reichsbahn-Nummernplan von 1947 für den Kruckenberg Schnelltriebwagen die Betriebsnummer 91.500 vor. 1958 wurde der schadhafte Triebwagen endgültig zerlegt.

In 1931/32 Kruckenberg's "Flying Railway Company" planned, only one year after the world record travel of the "Schienenzeppelin", a 3-cars rapid railcar. The order for the production of the for this time revolutionar rapid railcar was placed with West-Waggon in Cologne/Deutz.

Numerous technical innovations caused that the railcar became finished only at the beginning of 1938. Also a post com-



H 2630     

Kruckenberg SVT137/155 3-tlg. DC



Abbildung zeigt unbedrucktes Vorserien-HO-Modell

partment was planned as to be seen on sketch sheet # DPW Post K8vt. Outwardly this prototype of all today's ICEs differs by its aerodynamically clean shape found in the wind tunnel and by its silver-grey finish from the classical two-colored RB rapid railcars.

Planned for the distance between Berlin and Hamburg, it reaches a maximum

speed of 215 kms/hr. The brake of a bogie and the outbreak of the war however stopped this project. After the war the railcar was taken out of service and parked in Berlin/Karlshorst. It was registered under serial number 91.500 according to the RB registration plan of 194. In 1958 the defective railcar was finally dismantled.



Eurostar



K 10327

8-fig. Eurostar-Einheit mit
Frontbeleuchtung /
8-pieces set with front light.

Seit 1751 hat es insgesamt 26 Pläne gegeben, einen Kanaltunnel zwischen Großbritannien und Europa zu bauen. Beim 27. Versuch wurde aus der Idee Wirklichkeit. 50 km Tunnelstrecke unter dem Ärmelkanal verbinden nunmehr Großbritannien und Frankreich. An seiner tiefsten Stelle befindet sich der Tunnel ca. 100 m unter der Wasseroberfläche.

Für Reisende mit Autos stehen die „Le Shuttle“-Pendelzüge zur Verfügung, während die Eurostar-Triebzüge ausschließlich für Bahnreisende konzipiert sind. Der Eurostar verkehrt ab Herbst 1994 auf den Strecken London-Paris und London-Brüssel. Die Weiterführung der Verbindung via Köln ist in Planung. Reisende aus Deutschland müssen vorläufig noch in Brüssel umsteigen.

MODELLINFORMATION:

Kato produziert das N-Modell mit dem bekannten 5-poligen Motor mit Schwungmassen und sorgt so für exzellente Fahreigenschaften. Das Set wird in einer anspruchsvollen Geschenkverpackung geliefert.

A total of 26 plans have been made since 1751 to build a canal tunnel between Great Britain and Europe. The 27th plan made the idea became true. Now the 50 km tunnel under the Channel connects Great Britain and France. The lowest point is approx. 100 m beneath sea level. „Le Shuttle“ commuter trains are available for passengers travelling with their cars while the Eurostar trains were

designed for passengers only. Since autumn 1994 the Eurostar operates between London and Paris as well as London and Brussels. Extension of the line via Cologne is planned. So far passengers from Germany must change trains at Brussels.

MODEL INFO:

Kato produce the N-model with fly-wheels thus obtaining excellent driving properties. The set is put in a high-quality gift box.

Depuis 1751 il existe en tout 26 projets pour un tunnel entre l'Angleterre et l'Europe. Aujourd'hui cette idée est réalisée – c'est le projet no. 27! Un tunnel de 50 km de longueur sous la Manche relie la France avec l'Angleterre. L'endroit le plus profond est d'environ 100 m sous le niveau de la mer.

Pour les voyageurs avec autos ce sont les trains „Le Shuttle“ qui sont à disposition. Les trains rapides des Eurostar ne

sont prévus que pour les voyageurs sans voitures. Dès l'automne 1994 l'Eurostar est en service entre Londres et Paris et entre Londres et Bruxelles. Il est prévu d'élargir la circulation par Cologne. Pour l'instant les voyageurs pour l'Allemagne sont obligés de changer de train à Bruxelles.

LE MODÈLE:

Kato va produire le modèle en N avec le moteur à 5 pôles avec masse pour un roulement parfait. La garniture se trouvera dans une cassette cadeau de haute qualité.





SBB Re 6/6

mit Halogenscheinwerfern / with halogen lights



Nach der Erprobung mit zweiteiligen Re 6/6 kam es 1973 seitens der SBB zu dem ersten Auftrag über 45 Lokomotiven mit einteiligem Kasten. Die Ablieferung der Serienloks durch SLM, BBC und SAAS verteilte sich von Juli 1975 bis Oktober 1979. Seit Sommerfahrplan 1977 wurden die meisten schweren Schnellzüge am Gotthard von der Re 6/6 übernommen. Seit 1989 kam die Re 6/6 auch vor schweren Güterzügen einschließlich der Lötschbergstrecke zum Einsatz. Die Re 6/6 tragen die Namen und Wappen von schweizerischen Orten mit einem besonderen Verhältnis zur Bahn. Ursprünglich im traditionellen Grün lackiert, erhielten die Loks nach ihren Revisionen die markante neue rote Lackierung.



MODELLINFORMATION:

Antrieb durch 5-Pol-Motor über die vier Achsen der beiden äußeren Drehgestelle. Stromaufnahme erfolgt schleiferlos von allen angetriebenen Achsen.

H 10166   

Re 6/6 SBB Cargo-Lok, Lok-Nr. 620 086-9 Hochdorf

Nur noch geringe Mengen verfügbar!
Only small quantities available!

H 10160   

Re 6/6 rot, Halogenscheinwerfer, Wappen Arbon,
Lok-Nr. 11619 / red, halogen light





BLS Ae 4/4 und Ae 8/8

Die Ae 4/4 der BLS, erstmalig 1944 gebaut, gilt als erste schnellfahrende Lok mit Einzelachsenantrieb und sehr hoher Leistung (4400 PS). In ihrer Grundkonzeption war sie der Vorläufer fast aller modernen Bo-Bo Nachkriegslokomotiven. Ab 1955 wurde die Ae 4/4 nur noch mit einem Stromabnehmer ausgeliefert. Aus Kostengründen konnte der

zweite Stromabnehmer zugunsten zusätzlicher Dachbremswiderstände eingespart werden.

1956 wurde während der Bauphase der Ae 4/4 259/260 kurzfristig entschieden, diese beiden Lokomotiven als kurzgekuppelte Doppellok Ae 8/8 271 zu bauen.

Die letzte Doppeleinheit 275 entstand 1966 durch den Umbau aus den vorhandenen Ae 4/4 255/256. Die Ae 8/8 gehört immer noch zu den stärksten E-Loks Europas.

Die dazugehörigen BLS Autoverladewagen finden Sie im Hobbytrain-Programm Nr. H 23060 + H 23061 (siehe S. 37).



H 10500

Ae 4/4 BLS in brauner Lackierung / brown colour



H 10600

Ae 8/8 BLS in brauner Lackierung / brown colour

Nur noch geringe Mengen verfügbar!
Only small quantities available!

Roter Pfeil / Fleche rouge

SBB Re 2/4 – RBe 2/4 – RCe 2/4 Roter Pfeil – SBB – CFF

Zwischen 1935 und 1937 beschaffte die SBB schnelle Leichttriebwagen in einer außergewöhnlichen Form. Diese Keilform und dazu die rote Lackierung führten sehr schnell zur allgemeinen Bezeichnung „Roter Pfeil“. Ein historisches Fahrzeug ist noch bei der SBB-Historic erhalten, ein weiteres bei der OeBB. Der OeBB 202 Ex-RBe 2/4 / 1007 der Oensingen-Balsthal-Bahn fuhr eine zeitlang in blauer Lackierung.

Die Roten Pfeile erfreuten sich innerhalb kurzer Zeit bei den Reisenden großer Beliebtheit, und der verstärkte Einsatz der kurzen Roten Pfeile im Ausflugsverkehr warf speziell im Winterbetrieb sehr schnell die Frage auf, wohin mit den Skiern, Schlitten usw. So entstand die Idee für den einachsigen Skiwaggon, der bei Bedarf einfach an den Roten Pfeil angehängt wurde.



H 2640 
Roter Pfeil RBe 2/4 / 1003 in hellroter Lackierung /
Flèche Rouge CFF RBe 2/4 1003 rouge clair

H 2644 
Roter Pfeil SBB RBe 2/4 / 607, 2. Klasse, in
hellroter Lackierung (o. Abb.) /
Flèche Rouge CFF RCe 2/4 204 rouge foncé

H 2641 

Blauer Pfeil OeBB 202 Ex-RBe 2/4 – 1007 in blauer
Lackierung der Oensingen-Balsthal-Bahn /
Flèche bleue OeBB 202 ex RBe 2/4 1007, bleu des
Oensingen Balsthal-Bahn



C'est entre 1935 et 1937 que ces automotrices légères furent livrées aux CFF. La forme si particulière et la couleur rouge leurs donna vite le surnom de Flèche Rouge.

Une automotrice est préservée par CFF HISTORIC. Une autre Flèche rouge est la propriété des OeBB. (Oensingen-Balsthal-Bahn) Cette dernière roula un certain temps en livrée bleue.

Les Flèches Rouges gagnèrent très vite en popularité. Elles furent surtout affectées pour des excursions. Mais en hiver un problème se posait, comment mettre les skis et les luges. Pour résoudre ce manque de place, les CFF firent construire une remorque à un essieu qui fut alors accrochée à l'automotrice.



H 2642 
Roter Pfeil SBB Re 2/4 / 205 in dunkelroter Lackierung,
3. Klasse, in Kombination mit 1-Achs-Anhänger
(Skiwagen von 1937) /
Flèche rouge CFF Re 2/4 205 rouge foncé.
3ème classe avec remorque
ski à un essieu

**Limitierte und nummerierte
Sonderedition in Präsentbox!
Série limitée et numérotée
en coffret spécial.**

H 2643 
Roter Pfeil SBB RCe 2/4 / 204 in dunkelroter
Lackierung /
Flèche Rouge CFF RCe 2/4 204 rouge foncé



1:160

Gottardo

SBB RAe II TEE



Als Schweizer Beitrag der Trans-Europ-Express-Epoche gelten die 6-Itg. 4-Strom-Triebzüge RAe TEE II. Zwischen 1961 und 1967 gebaut, waren die letzten 3 Einheiten bis Ende 1999 im Einsatz.

Eingesetzt waren diese bis zu 160 km/h. schnellen Triebzüge überwiegend auf den Schweizer Alpenstrecken Zürich / Gotthard / Mailand, auf der Strecke Mailand / Simplon / Lausanne / Paris (Cis-Alpin) und auch als TEE Iris und Edelweiß zwischen Zürich / Brüssel und Amsterdam.

1988/89 umfangreich modernisiert, führen die Triebwagen im Eurocity-Verkehr

Mailand/Zürich/Stuttgart sowie Mailand/Lausanne/Genf. Zu diesem Zeitpunkt erhielten sie eine lichtgraue/blau Lackierung.

Im Auftrag der SBB-Historic wurde der RAe TEE 10.53 im Winter 2002/2003 weitgehend überarbeitet und fährt seit Juni 2003 wieder in seiner altbekannten TEE-Lackierung creme-rot im Auftrag von SBB-Historic.

Unser Modell entspricht weitgehend dem RAe TEE 10.53 von SBB-Historic.

Les rames suisses quadricourant à six caisses construites entre 1961 et 1967 ont largement contribué au service TRANS EUROP EXPRESS. Ces rames ont circulé jusqu'à fin 1999.

D'une vitesse de 160 Km/h ces rames ont circulé sur les relations Zurich/Gothard/Milan, Milan/Simplon/Lausanne/Paris mais aussi de Zurich via Bâle vers Bruxelles et Amsterdam.

TEE GOTTARDO (Bâle) Zurich-Milan-(Genova); TEE TICINO Zurich-Milan; TEE CISALPIN Milano-Paris; TEE EDELWEISS Zurich-Bruxelles-Amsterdam; TEE IRIS Zurich-Bruxelles; SR 990/SR991 SWISS-AIR Zurich Aéroport-Bâle; D422/427 CHAMPS ELYSEES Berne-Frasne; D421/426 LUTETIA/CISALPIN Berne-Frasne.

Entre 1988 et 1989 les rames furent transformées et alors attribuées aux services Eurocity. Leurs livrées étant gris souris.

Renové en 2002/2003 la rame historique 1053 appartenant aux CFF Historic a retrouvé son habit d'origine crème/rouge. Notre modèle correspond à la rame historique 1053.

Pour 2007 une série limitée sera produite pour commémorer l'anniversaire «50 années TEE».



K 11400

RAe TEE Gottardo SBB, 6-Itg. Set,
Geplanter Liefertermin: Herbst 2006 /
CFF RAe TEE GOTTARDO SBB six caisses
Livraison: automne 2006

K 11405

SBB RAe TEE 10.53 Historic, Jubiläumsausgabe
„50 Jahre TEE“, 6-Itg. Set, inkl. Innenbeleuchtung /
Geplanter Liefertermin: 2007 /
CFF RAe TEE 10.53 Historic, „50 années TEE“,
six caisses, **Livraison: 2007**

E-Loks, Dieselloks und Triebwagenmodelle / Electric locomotives, Diesel locomotives and Rail Car nach japanischen Vorbildern / Models based on Japanese Prototypes

Wir bieten einen kleinen Auszug japanischer Modelle, die auch in Europa bekannt sind.

We present a few popular Japanese models, which are also known in Europe.



K 2001/1

Japanische Dampflokomotive mit Tender / Bauart C50 / Japanese Steam Engine type C50



K 3020/7

Schwere E-Lok aus der populären Baureihe EF 58 in blauer Lackierung, 10-achsig /
10-axle Powerful Electric Locomotive of the line of production EF 58 in blue colour

K 3005/1

E-Lok Baureihe EH 10, Doppellokomotive für schwere Güterzüge, 8-achsig /
8-axle Double Electric Locomotive of the line of production EH 10 for heavy freight cars



K 3045/1

E-Lok Baureihe EH 200, moderne japanische Doppellokomotive für schwere Güterzüge, 8-achsig /
8-axle moderne Japanese Double Electric locomotive for heavy freight cars



MODELLINFORMATION:

An diesem Schnittmodell kann man sehr gut das hervorragende Kato-Antriebskonzept erkennen – 5-poliger Motor mit Schwungrad und Schneckenantrieb.



MODEL INFO:

This cross section shows in detail the excellent Kato drive mechanism: 5-pol. motor with fly-wheel and wormgear.



K 7008/1  

Schwere Diesellok, Typ DD 51, für Güterzüge,
6-achsig / 6-axle powerful Diesel Engine type DD 51
for freight cars



K 7008/2  

Diesellok, Typ DD 51, in blauer Lackierung, 6-achsig /
6-axle Diesel Engine type DD 51 in blue colour

**Diese Dieselloks werden oft in
Doppeltraktion eingesetzt**
these Diesel engines are very
often use for double traction
operation



K 7008/3  

wie K 7008/1, andere Betriebsnummer

Ähnlich dem deutschen Cargo Lifter der
DB Cargo gibt es das japanische Pen-
dant mit der Bezeichnung Super Rail
Cargo.

The Japanese Super Rail Cargo is similar
to the German DBCargo Lifter.

K 10227  

Super Rail Cargo M 250, 8-tlg. Garnitur mit
abnehmbaren Containern / Super Rail Cargo type
M 250, 8 car set with removable containers





Shinkansen

**Diese Modelle werden in aufwändiger
Kassettenverpackung geliefert**

Seit den spektakulären Hochgeschwindigkeitsrekorden aus den 70er Jahren sind nicht nur die populären Shinkansen in Europa bekannt geworden.

Since the spectacular high-speed records in the seventies not only the popular Japanese train model Shinkanse has become popular in Europe.



K 10354 

Shinkansen der Tokaido/Sanyo-Linie, 8-tlg. Grundeinheit / "Shinkanse" of the Tokaido/Sanyo-line, 8 car standard set



K 10382 

Nozomi Shinkansen, Baureihe 500, 7-tlg. Grundgarnitur; zurzeit wohl das spektakulärste Design im japanischen Triebwagenbau / Nozomi "Shinkanse" type 500, 7 car standard set; at present the most spectacular Japanese rail car model manufactured up to now

K 10383

5-tlg. Ergänzungsgarnitur zu Nozomi Shinkansen / 5-piece supplementary set for Nozomi "Shinkanse" ohne Abbildung / without picture



K 10491 

Shinkansen Kyushu, Serie 800, Tsubame, eine der modernsten Shinkansen-Versionen, 6-tlg. Set / Kyushu "Shinkanse" of line of production 800, Tsubame, one of the most modern versions, 6 car set



DB Doppelstockwagen 26,4 m Version

DB Double Decker Wagon – 26,4 m long version



1950 wurden die ersten drei 22,4 m Doppelstockwagen mit Einheitswagenkasten für den Reiseverkehr bei Wegmann in Kassel gebaut. 1951 folgten die drei 26,4 m Wagen. In der Epoche IIIa fuhren ursprünglich zwei Züge mit je drei Wagen als 3. Klasse, 2/3 Klasse und ein Speisewagen in der markanten blauen Farbgebung. Ab der Epoche IIIb fuhren beide Wagen-Typen in einem Zug. Bis zu 5 Wagen waren maximal eingesetzt. Der sechste Wagen blieb Reserve. Der Speisewagen wurde zu einem reinen Sitzwagen umgebaut. Diese Wagen wurden auch mit „normalen“ D-Zug-Wagen als Zug kombiniert.

Hobbytrain hat die 26,4 m Wagen komplett neu konstruiert und maßstäblich nachgebildet. Alle Details und Bedruckungen wurden mit größter Sorgfalt realisiert.

1951 in Dienst gestellt, verkehrten sie zwischen dem Ruhrgebiet und Frankfurt,

ab 1953 im Städteverkehr Hamburg/Bremen, ab 1963/64 Kiel/Lübeck, ab 1966/67 Großraum Köln. Anfang der 70er Jahre wurden die Fahrzeuge nach fast 20-jährigem Einsatz ausgemustert. Im Laufe ihres fast 20-jährigen Einsatzes wechselte die Lackierung von stahlblau, Ep. IIIa, über flaschengrün Ep. IIIb zu chromoxydgrün Ep. IIIb – IV

1950 the first 22,4 m long double decker wagons were produced with Wegmann / Kassel for the passenger traffic. 1951 the three 26,4 m long wagons were produced. In era IIIa originally two trains with 3 wagons each travelled as 3rd class, 2/3 class and one diner car in its outstanding blue finish. From era IIIb on both wagon types travelled in one train. Up to 5 cars were used on the whole. The sixth car remained in reserve. The diner car was rebuilt to a pure pas-

senger car. These cars were also combined with "normal" express trains.

Hobbytrain designed these 26,4 m long wagons completely and finely up to the prototype and all letterings, imprints etc. have been copied in all details.

1951 put in service, the double decker wagons travelled the distance between the Ruhr district and Frankfurt, from 1953 on between Hamburg and Bremen, from 1963/64 on between Kiel and Lübeck, from 1966/67 on in the region of Cologne. In the beginning of the seventies the vehicles were put out of service after almost 20 years of operation. During its operation time its painting changed from steel blue, era IIIa, over bottle green, era IIIb to chrome-oxide-green, Era IIIb – IV.

H 22020 NEM

Doppelstockwagen DB, 3-Flg., Ep. IIIb, Phase 2, chromoxydgrün (werksseitig ausverkauft) / Double Decker Wagon DB, 3 car set, era IIIb-2, chrome-oxide-green (sold out)

ohne Abbildung / without picture:

H 22010 NEM

Doppelstockwagen DB, 3-Flg., Ep. IIIa blau / Double Decker Wagon DB, 3 car set, era IIIa blue

H 22030 NEM

Doppelstockwagen DB, 3-Flg., Ep. IIIb, Phase 1, flaschengrün / Double Decker Wagon DB, 3 car set, era IIIb-1, bottle green

H 22040 NEM

Doppelstockwagen DB, 3-Flg., Ep. IV, chromoxydgrün / Double Decker Wagon DB, 3 car set, era IV, chrome-oxide-green



Abbildung zeigt Vorserien-Modell

Oppeln / Gms / Glm Neukonstruktion / Improved Design



Der 2-achsige gedeckte Güterwagen Oppeln mit 6 m Achsstand wurde ab 1933 in sehr großen Stückzahlen mit verschiedenen Aufbauten produziert und außerhalb von Deutschland bei den meisten europäischen Bahngesellschaften eingesetzt. Einzelne Waggonen waren noch bis in die 80er Jahre sowohl bei der DB als auch bei der ÖBB im Einsatz. Der Oppeln wurde mit drei unterschiedlichen Aufbauten ausgeliefert – ohne Handbremse, mit Handbremse und Bremserbühne und mit Handbremse und Bremserhaus.

Das Modell wird erstmalig in Spur N in der abgebildeten Version mit den charakteristischen weit außen stehenden Achsen zur Auslieferung kommen.

Die Auslieferung der Modelle wird in 3er Sets erfolgen, bestehend aus 2 x Oppeln Standard mit unterschiedlichen Betriebsnummern und 1 x Oppeln mit Bremserhaus.

The 2-axle covered freight car Oppeln 6 m Basic was produced from 1933 on in large quantities with different bodies and used abroad by the most European Railway Authorities. Some wagons were

still in service up to the eighties with the DB as well as the ÖBB. The Oppeln was supplied in three different versions: without hand brake, with hand brake and brakeman's platform and with hand brake and brakeman's cabin.

For the first time produced in N scale the model will be provided with its characteristic long wheel-base as illustrated in the picture.

The model will be delivered in 3 car sets, consisting of 2 x Oppeln standard version without brakeman's cabin and different serial numbers and 1 x Oppeln with brakeman's cabin.

Die ausländischen Varianten des Oppeln/Gms werden nur in einmaliger Serie produziert o. Abbildung

H 24403 NEM

ÖBB Set, 3-fg., mahagoni-braun /
ÖBB 3 car set in mahogany-brown colour

H 24503 NEM

NS Set, 3-fg., rot-braun /
NS 3 car set in red-brown colour

H 24603 NEM

CFL Set, 3-fg., grau / CFL 3 car set in grey

H 24703 NEM

SNCF Set, 3-fg., hellbraun /
SNCF 3 car set in light-brown colour

H 24803 NEM

SNCF Set, 3-fg., grün /
SNCF 3 car set in green colour

H 24103 NEM

DR Set, 3-fg., Ep. III, braun /
DR 3 car set, era III in brown colour



Oppeln mit Bremserhaus

H 24003 NEM

DB Set, Ep. III, braune Lackierung, 3-fg. /
DB 3 car set, era III in brown colour
ohne Abbildung / without picture

Foto zeigt Vorserienmuster!

**H 24203 NEM**

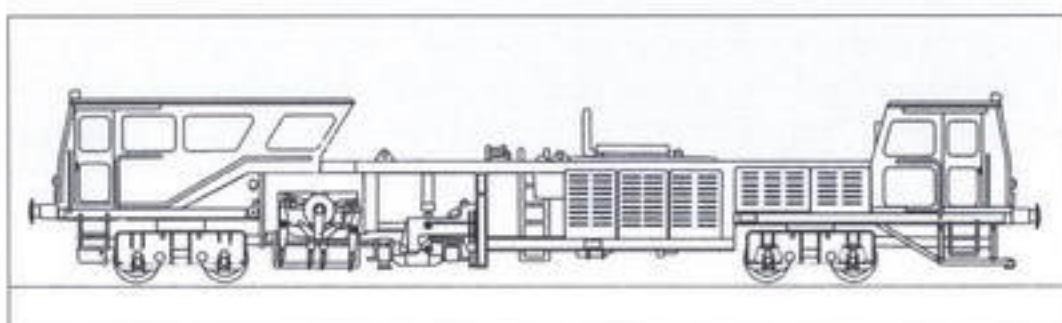
DRG Set, Ep. II, 3-fg., braune Lackierung / DRG 3 car set, era II in brown colour

Gleisstopfmaschine



1971 brachte Plasser und Theurer die Gleisstopfmaschine Baureihe 07 auf den Markt – das zeitgemäße Maschinenkonzept für die immer zahlreicher werdenden Schnellfahrstrecken und die immer kürzeren Zugpausen – Nivellier-, Richt- und Stopfmaschine in Einem. Diese Gleisstopfmaschine wurde in vielen Ländern eingesetzt, unter anderem auch bei der DB und privaten Unternehmen. Erstmals wird eine solche Gleisstopfmaschine von Hobbytrain in Spur N angeboten,

1971 Plasser & Theurer put the rail stamper machine BR 07 on the market – the up-to-date machine concept covering all needs in one such as levelling stamping when high-speed distances became more and more and train stops became shorter and shorter. This machine was used in a number of countries and not only with national enterprises like the DB but also with private companies. Such a track tamper machine will be presented for the first time by Hobbytrain.



H 23500

☒ NEM

Gleisnivellierstopfmaschine der Fa. Plasser & Theurer, motorisierte Ausführung / Track Tamper Machine by Plasser & Theurer, motorized version

Abbildung zeigt Vorserienmusterf

SBB / CFF

Güterwagen K3/Gms / Freight Car K3/Gms

Zwischen 1910 und 1950 wurden an die 5000 Waggons dieser Baureihe in Dienst gestellt. Mit Bremserbühne oder mit Haltestangen und Bremserhaus versehen, werden sie zum Standardwagenprogramm der SBB. Vor allem der K3 wurde grenzüberschreitend im In- und Ausland eingesetzt. Ab 1954 wurden die K3 von grau auf rot-braun umlackiert und seit diesem Zeitpunkt als Gms bezeichnet. Nach der Ausmusterung der Gms durch

die SBB wurde eine Reihe der Waggons noch als Museumsbahnen, Privatbahnen und in Bauzügen eingesetzt.

MODELLINFORMATION:

Das Modell verfügt über eine Vielzahl von Details, wie eingesetzte Türen, Belüftungsklappen usw.



H 23025

Gms mit Bremserhaus, Version Lehrlingswagen Muffenz /
Gms with brakeman's cabin, version "Lehrlingswagen Muffenz"

Zugbegleitwagen Sputnik / Caboose "Sputnik"

Die charakteristischen Zugbegleitwagen der SBB – im Volksmund Sputnik genannt – wurden auf alten Fahrwerken aufgebaut. Außer bei der SBB wurden diese markanten, mit kleinen Erken versehenen Waggons auf einzelnen Privatbahnen, wie z.B. Bodensee Toggenburg (BT) und als Swiss-Express-Variante eingesetzt.

MODELLINFORMATION:

Das Modell entspricht der Ausführung mit 2 Erken und durchgehender Beplankung und ist ein absolutes Muss für jede Anlage.

H 23041

Sputnik SBB/CFF, grün, 1. Betriebs-Nr. /
Sputnik SBB/CFF, green, 1st serial number

Neuschotterwagen XAS 73 /
Ballast car XAS 73

Der Neuschotterwagen der SBB ist ein bekanntes Bahndienstfahrzeug und kommt vor allem beim Gleisbau zum Einsatz. Auf dem Schienennetz der SBB

werden die Neuschotterwagen vorwiegend als Ganzzüge eingesetzt. Fahrzeuge derselben Bauart gibt es aber auch bei der FS in Italien.

MODELLINFORMATION:

Das Modell ist mit vielen Details ausgestattet und bekommt durch den Schottereinsatz das charakteristische Erscheinungsbild dieser Neuschotterwagen.

H 23050

SBB Xas73 mit unterschiedlichen Betriebs-Nummern /
SBB Xas73 with different serial numbers



BLS Autoverladewagen / BLS Automobile Loading Cars



Eine der am stärksten frequentierten Verbindungen zwischen der Zentralschweiz und dem Wallis ist die Strecke Kandersteg-Koppenstein. Viele Autofahrer und vor allem Touristen nutzen jedes Jahr die Plangarnituren der Autoverladezüge, um bequem und sicher den 14,6 km langen Lötschbergtunnel zu passieren. Selbstverständlich hat Hobbytrain auch die passenden Lokomotiven, BLS Ae 4/4 + Ae 8/8, dazu (siehe Seite 27).

One of the most frequented railway lines connecting the Central Swiss with the "Wallis" is the section Kandersteg-Koppenstein. A great number of automobilists and above all tourists uses every year the tarpaulin-covered automobile loading cars to pass comfortably and safely through the 14,6 km long Lötschberg tunnel. It goes without saying that Hobbytrain also provided the corresponding locomotives such as BLS Ae4/4 and Ae8/8 (page 27).

MODELLINFORMATION:

Das Hobbytrain-Modell entspricht dem Vorbild Zug-Nr. 11 bzw. Zug-Nr. 12. Um einen engeren Abstand zwischen den einzelnen Wagen zu erreichen, sind diese mit kleinen Spezialkuppungen wie beim Vorbild gekuppelt.

Am Zugende befindet sich ebenfalls vorbildgerecht eine normale Pufferbohle mit entsprechenden Puffern sowie Normkupplung. Die Übergangsbleche zwischen den einzelnen Wagen überlappen einander wie beim Vorbild.

MODEL INFO:

The Hobbytrain model corresponds to the original train No. 11 resp. train No. 12. In order to ensure a short coupling between the individual cars, they are provided with special couplers as the prototype.

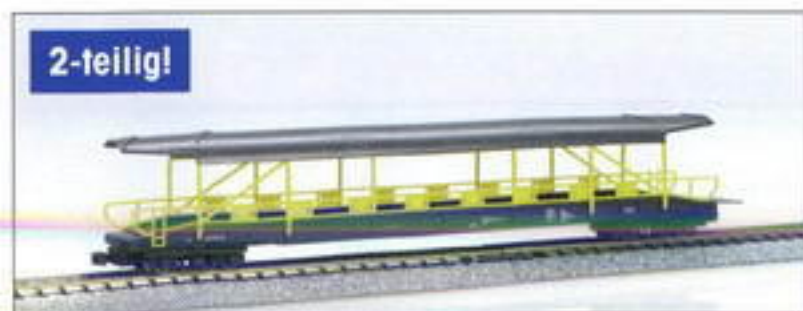
The end of the train is provided with a normal bumper and corresponding buffers as well as a standard coupling. The intercommunicating metal sheets connecting the individual wagons overlap each other as the prototype.



H 23060

BLS-Set 4-tlg., bestehend aus 2 x Auffahrwagen und 2 x Verladewagen mit Dach einseitig / BLS 4-piece set, consisting of 2 hinged platforms and 2 loading cars with cover on one side

2-teilig!



H 23061

BLS-Set 2-tlg., mit 2 x Verladewagen mit Dach – beidseitig (Ergänzung zu H 23060) / BLS 2-piece set with 2 loading cars with cover on both sides (supplementary set for H 23060).



SBB IC2000 Doppelstockwagen SBB IC2000 Double floor coaches



Im Rahmen des Projekts Bahn 2000 wurden für den Fernverkehr von den SBB 341 Doppelstockwagen mit Tiefeinstieg des Typs IC2000 beschafft, angetrieben von der SBB Re 460.

Im Inland-Fernverkehr stehen fast ausschließlich Pendelzüge im Einsatz – an beiden Zugsenden befindet sich ein Führerstand, was den zeit- und kapazitäts-

raubenden Lokwechsel in Wendebahnhöfen erübrigt. Die Wagen sind für Geschwindigkeiten von 200 km/h ausgelegt. Bemerkenswert ist auch, dass auf den wichtigsten Strecken – vor allem im Dreieck Basel/Bern/Zürich, aber auch auf den Relationen zwischen Zürich und Luzern sowie Zürich und der Westschweiz diese Züge im 30-Minuten-Takt

verkehren. Die Fahrzeiten dieser Züge konnten Ende 2004 durch die Einführung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Mattstetten-Rothrist (zwischen Bern und Olten gelegen) zum Teil signifikant gekürzt werden, was weiteren Fahrgastzuwachs auslöste. Die Intercity-Züge in der Schweiz weisen mindestens einen Minibarservice, auf den wichtigsten Strecken zusätzlich ein Bistro oder einen Speisewagen auf. Bei den Doppelstockwagen IC2000 wurde zunächst nur eine „Bistro-Bar“ vorgesehen, diese wird nun jedoch der Nachfrage entsprechend in Vollspeisewagen umgebaut.

MODELLINFORMATION:

Aufwändige Neukonstruktion mit Kinematik, vorbereitet für die Kato Innenbeleuchtung K11204.



H 25104  NEM

SBB IC2000 Steuerwagen 2. Kl.



H 25102  NEM

SBB IC2000 Doppelstockwagen 2. Kl.

H 25101  NEM

SBB IC2000 Doppelstockwagen 1. Kl.

Ohne Abbildung:

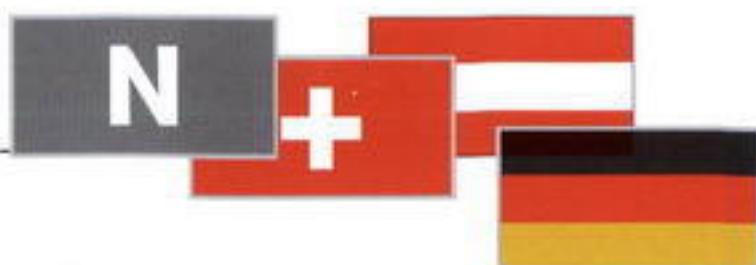
H 25103  NEM

SBB IC2000 Doppelstockwagen 1. Kl.
mit Gepäckabteil.

H 25105  NEM

SBB IC2000 Doppelstockwagen mit Bistroabteil





SBB/CFF Schnellzugwagen RIC SBB/CFF Fast train wagon RIC

Ab 1964 kam es auch bei der SBB zu einer grundsätzlichen Erneuerung des Wagenparks unter dem Aspekt des internationalen Verkehrs. Auch die ÖBB ließ im Rahmen eines Lizenzvertrages 1976 diese Waggon bei den Jenbachwerken bauen und setzte sie auf dem österreichischen Schienennetz ein. Die SBB experimentierte mit verschiedenen Grünvarianten, die auch im Modell nachgebildet werden. Passend zu den Personenwagen wurden auch Schlaf bzw. Liegewagen und Restaurantwagen in Dienst genommen und auf den grenzübergreifenden Strecken nach Österreich, Italien und Deutschland eingesetzt. Eine Besonderheit ist der Zugbegleitwagen der HUPAC. Die HUPAC Privatbahnen verbinden unter dem Namen „rollende Autobahn“ die Container-Terminals Basel, Freiburg, Singen, Lugano und Mailand. Während die LKW's auf Flachwagen verladen werden verbringen die Fahrer die Fahrt im Zugbegleitwagen.

MODELLINFORMATION:

Aufwändige Neukonstruktion mit Kinematik und Stoßdämpfung. Inkl. Innenbeleuchtung, Tischbeleuchtung (Restaurant-Wagen) und optionalen Schlussleuchten.

From 1964 it also came with the SBB to a basic renewal of the car park under the aspect of the international traffic. Also the ÖBB allowed to build these cars with the Jenbachwerken within the scope of a license agreement in 1976 and used them on the Austrian railway system. The SBB experimented with different green variation which are also copied in the model. Suitably to the cars sleep or couchette coach and restaurant car were



K 23111 NEM

SBB 1. Kl. grün, neues Logo, Ep. V /
1st Class, green, new logo

K 23114 NEM

SBB 1. Kl. grün, altes Logo, Ep. IV, ohne Abb. /
1st Class, green, old logo, without picture



K 23112 NEM

SBB 2. Kl. grün, neues Logo, Ep. V /
2nd Class, green, new logo

K 23115 NEM

SBB 2. Klasse, grün, neues Logo, ohne Abb. /
2nd Class, green, old logo, without picture



K 23113 NEM

SBB 1./2. Kl. grün, neues Logo, Ep. V /
1st/2nd Class, green, new logo

K 23116 NEM

SBB 1/2 Kl. grün, altes Logo, Ep. IV, ohne Abb. /
1st/2nd Class, green, old logo, without picture

also taken in service and were used on the border-covering distances to Austria, Italy and Germany. A specific feature is the train accompanying car of the HUPAC. The private company HUPAC connect under the name "rolling highway" the container terminals Basel, Freiburg, Singen, Lugano and Milan. While the Trucks are loaded onto flatcar the drivers spend the journey in the train accompanying car.

MODEL INFO:

Complete new construction with kinematics and shock absorbing. Incl. interior lighting, table lighting (restaurant car) and optional tail lights.



K 137110

Re 4/4 460, die passende Lokomotive für alle RiC Wagen + SBB-Doppelstockwagen / perfect for all RiC and SBB double floor coaches



K 23203 **NEM**

Zugbegleitwagen HUPAC, Ep. V / HUPAC Train accompanying car



K 23102 **NEM**

SBB 2. Kl. steingrau-grün, Ep. V / 2nd Class, stone-grey/green

K 23201 **NEM**

SBB Liegewagen Bcm, orange Ep. IV / SBB Couchette Coach, type Bcm, orange

K 23206 **NEM**

SBB Liegewagen Bcm, grün altes Logo Ep. IV / SBB Couchette Coach, type Bcm, old logo orange ohne Abbildung / without picture

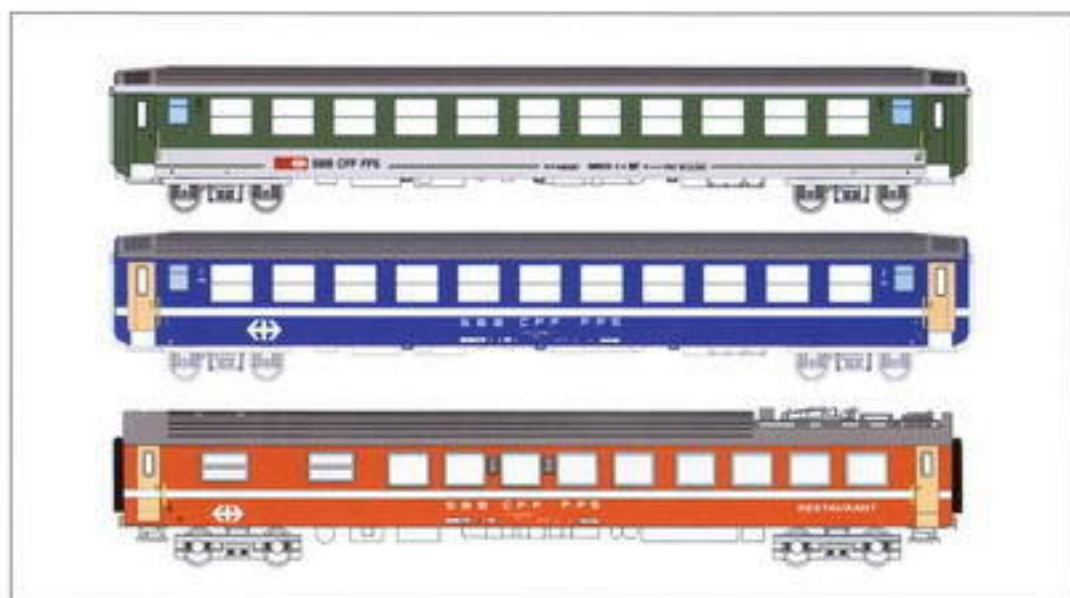


K 23000 **NEM**

SBB „Arlberg Express“ 3-tlg. Set Ep. V, 2. Kl. Wagen, steingrau-grün, neue Betr. Nr., Liegewagen Bcm, blau; Restaurantwagen Typ WRm orange

K 23003 **NEM**

SBB „Couchette“ 3-tlg. Set, Ep. Ep. V, ohne Abbildung, 2. Kl. Wagen, steingrau-grün neue Betr. Nr. Liegewagen „Couchette“ violett, Mond u. Sterne Liegewagen „Couchette“ violett, Mond u. Sterne 2. Betr. Nr.





K 23301  **NEM**

SBB Speisewagen, rot Ep. V /
SBB Restaurant car, red



K 23302  **NEM**

SBB Speisewagen, crème-rot, Ep. IV-V / SBB Restaurant car, creme-red



K 23314  **NEM**

ÖBB Liegewagen, blau-grau Ep. V, passende Ergänzung zum „Arlberg Sel“,
K23000 / ÖBB Couchette Coach, addon for K 23000



K 23202  **NEM**

SBB Liegewagen Bcm, blau Ep. IV-V /
SBB Couchette Coach

N



HOBBYTRAIN
PRÄZISIONSMODELLE

1:160

K5 Eisenbahngeschütz Leopold / K5 Railway Cannon Leopold

30 Stück von diesem Eisenbahngeschütz wurden von der Deutschen Wehrmacht in Auftrag gegeben.

1 Stück hat den Krieg überstanden und steht heute in einem amerikanischen Armee-Museum in Abbadin/Maryland.

Ein weiteres K5 – Geschütz steht im Museum Musée du Mer d'Atlantique in Frankreich. K5-Batterien nahmen an allen größeren Feldzügen teil, standen an der französischen Kanalküste, und waren während des Krieges an fast allen Frontabschnitten mit artilleristischen Schwerpunktbildungen anzutreffen.

30 railway cannons had been ordered by the German armed forces. Only 1 of them got over the war and is to be seen in the American Museum of Abbadin / Maryland. One further K5 cannon is exposed in the museum "Musée du Mer d'Atlantique" in France. K 5 cannons were used for all important battles, they were at the French channel coast and at nearly all front sections.



H 23600

Leopold Eisenbahngeschütz in Tarnlackierung /
Leopold cannon, camouflage

H 23601

K5-Eisenbahngeschütz wehrmachtsgrau /
K5 cannon, armed-forces grey



US-Modelle

Die Kato US-Modelle in Spur N und H0 erfüllen den vielfachen Wunsch nach perfektem Finish und überragenden Fahreigenschaften. Zwei Schwungmassen mit dem populären 5-poligen Motor und fein abgestimmte Getriebe bieten so viel Fahrvergnügen.

Das US-Programm wird laufend ergänzt. Da die Kato-Modelle weltweit sehr gefragt sind, empfiehlt es sich, für die Neuheiten eine rasche Reservierung bei Ihrem Fachhändler vorzunehmen.

Die abgebildeten Modelle sind nur Beispiele einer mittlerweile viele hundert Modelle und Waggons umfassende amerikanischen Modellserie. Aktuelle Informationen finden Sie auf unserer Internetseite www.lemkecollection.de und auf der Kato US-Internetseite www.katousa.com.

The Kato US-models in N-scale and H0-scale meet the growing demand for perfect finish and exquisite performance. 2 fly-wheels, together with the popular

5-pole motor and the finely tuned gears, provide so much driving pleasure.

The US-programme is continually supplemented. Since there is a great demand for Kato models worldwide it would be wise to reserve the novelties with your hobby shop soon.

The shown models are only examples of a comprehensive US model series. For current information please visit us on www.lemkecollection.de and on www.katousa.com.



Kato Modellhäuser 1:160 Fertigmodelle Kato Finished House Models



K 23403/a

Zweifamilienhaus mit Grundstück /
Single family house incl. property

K 23404/a

Mehrfamilienhaus mit Grundstück /
Multi-family house incl. property

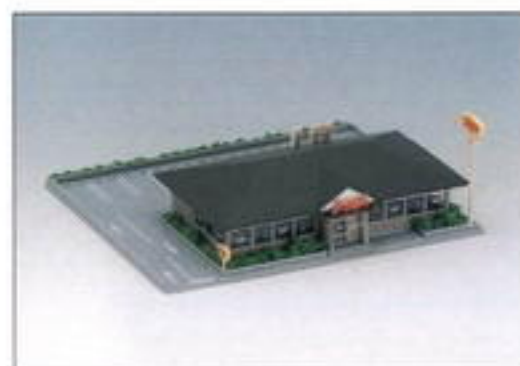


K 23405/b

Wohn-/Bürohaus mit Grundstück /
Family-/Office building incl. property

K 23406

Italienisches Restaurant mit Parkplätzen /
Italian restaurant with parking lots



K 23407

Denny's Diner, Fast-Food Restaurant mit Park-
plätzen /
Denny's Diner, Fast-Food restaurant with parking
lots



K 23432/a

Hochhaus 5-geschossig /
5 Floor building



K 23433/a

Hochhaus 10-geschossig /
10 Floor building



K 23434/a

Hochhaus 6-geschossig /
6 Floor building

Kato Toyota PKW's 1:160

Zur Ausgestaltung Ihrer N-Anlage, als
Ladegut oder ...

To complete your N-scale system, as
freight or ...



K 23500

TOYOTA PKW's, 6-er Set / 6-model set

K 23505

TOYOTA PKW's und Van-Modelle, 6-er Set /
Toyota cars and vans, 6-piece set



www.lokshop.de

Vertretung in der Schweiz:

ARWICO AG

Brühlstr. 10

CH-4107 Ettingen (Schweiz)

Fax: 0041-61-7221242

Vertretung in Spanien:

SOLDAT, S.L.

C/.Murcia, 67

Pol.Ind. Can Calderón

E-08830 Sant Boi de Llobregat (Spain)

Fax: 0034-93-6547084

Vertretung in Österreich:

JÄGERNDORFER

Spielwaren Vertriebs Gmbh

Margaretenstr. 67

A-2350 Berndorf (Österreich)

Fax: 0043-267 285 077

Vertretung in Holland:

V.O.F. ZETA

Import - Export

Schokkerstraat 7

NL 5324 EP Ammerzoden

Fax: 0031-73-599 4442

Vertretung in Japan:

Hobby Center Kato, Tokyo

1-24-10 Nishi-Ochiai,

Shinjuku-Ku, Tokyo 161-0031

Fax: 0081-3-3954-3644

Vertretung in Amerika:

Kato U.S.A., INC

100 Remington Road,

Schaumburg, IL 60173

Fax: 001-847-781-9570

Vertretung in England:

M.G. Sharp Models

712 Attercliffe road,

Sheffield, S9-3RP

Fax: 0044-114-244-0434

Vertretung in Italien:

C. Mamoli

Via Polidoro da Caravaggio, 37

I-20156 Milano

Tel.: 0039-02-33401521

Fax: 0039-02-33402513

Vertretung in Frankreich:

MKD

Matine Lanter

Parc d'Activités des Gomberville

F-78114 Magny les Hameaux

Tel.: 0033-1-30527300

Fax: 0033-1-3052343

Lokshop

Wolfgang Lemke GmbH

Schallbruch 34a

42781 Haan

Telefon +49(0)21 29/93 69-0

Telefax +49(0)21 29/5 22 18

E-Mail: info@lemkecollection.de

Internet: www.lemkecollection.de