

Neuheiten 2017

Rivarossi HO 1 : 87

ARNOLD TT 1 : 120

ARNOLD N 1 : 160



Liebe Modellbahnfreunde,

es ist uns eine Freude, Ihnen auf den folgenden Seiten eine Reihe an neuen Modellen zu präsentieren. Vor Ihnen liegt ein kleiner Streifzug durch die Modellwelt der Marken Rivarossi und ARNOLD, welcher aber nur einen Auszug aus unserem Programm darstellt. Viele weitere Modelle, auch aus den internationalen Kollektionen, finden Sie in den entsprechenden Hauptkatalogen. Bei den Abbildungen handelt es sich teilweise um Fotomontagen, die noch nicht den endgültigen Zustand des Modells wiedergeben. Aber Sie können versichert sein, das wir alles daran setzen, um Ihnen ein möglichst perfektes Modell zu bieten. Begeben Sie sich nun auf eine spannende Reise durch unsere Neuheiten des Jahres 2017. Wir wünschen Ihnen dabei gute Unterhaltung.

Ihr **HORNBY HOBBIES** Team

Zeichenerklärung

 Gleichstrom-Modell, Digital	 Digitalschnittstelle NEM 660 (21MTC)	 Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
 Gleichstrom-Modell, Digital mit SOUND	 Rotes Schlusslicht, mit der Fahrtrichtung wechselnd	 Deutsche Reichsbahn (1938 – 1945)
 Wechselstrom-Modell, Digital	 Dreilicht-Spitzensignal, mit der Fahrtrichtung wechselnd	 Deutsche Reichsbahn (DDR)
 Wechselstrom-Modell, Digital mit SOUND	 Spitzensignal, mit der Fahrtrichtung wechselnd	 Deutsche Bundesbahn
 Länge über Puffer (mm)	 Zweilicht Spitzensignal, mit der Fahrtrichtung wechselnd	 Deutsche Bahn AG
 NEM-Kupplungsaufnahme mit Kulissenführung	 Dreilicht Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter, wechselnd	 Österreichische Bundesbahn
 Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb	 Epoche I (bis 1924)	
 Motor mit Schwungmasse	 Epoche II (ca. 1920 – 1945)	
 Metallgehäuse	 Epoche III (ca. 1945 – 1965)	
 Modell kann mit SOUND nachgerüstet werden	 Epoche IV (ca. 1965 – 1985)	
 Digitalschnittstelle NEM 651 (6-polig)	 Epoche V (ca. 1985 – 2005)	
 Digitalschnittstelle NEM 662 (next 18)	 Epoche VI (ca. 2005 – heute)	



1 : 87

Rivarossi



HR2720 – 2-Leiter Gleichstrom, analog

HR2720S – 2-Leiter Gleichstrom, digital mit Sound

HR2720AC – 3-Leiter Wechselstrom, digital

HR2720 ACS – 3-Leiter Wechselstrom, digital mit Sound

Dampflokomotive Baureihe 58^{10-40 (ex pr. G12)} der DRG,
mit vierdomigem Kessel

Die pr. G12 wurde konstruiert, da es sich im Ersten Weltkrieg als sehr nachteilig für die Instandhaltung und Bedienung der Lokomotiven erwiesen hatte, dass jede Länderbahn ihre eigenen Lokomotivtypen hatte und es auch keine Normierung gab.

Die Heeresbahnen brauchten eine schnelle, starke Güterzuglokomotive, die aber keine zu hohe Achslast besaß.

Die Lokomotiven wichen in einigen Punkten von den bisherigen Prinzipien des preußischen Lokomotivbaus ab. So hatten sie erstmals einen durchgehenden Barrenrahmen und einen oberhalb des Rahmens angeordneten breiten Belpaire-Stehkessel mit großer Rostfläche.

Zwischen August 1917 und 1921 wurden von Preußen insgesamt 1.168 Exemplare dieses Typs beschafft. Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ließen 118, die Badische Staatsbahn 88, die Sächsische Staats-Eisenbahnen 62 und die Württembergische Staats-Eisenbahnen 43 Fahrzeuge bauen. Baden hatte 1920 zehn weitere Exemplare von der Preußischen Staatsbahn gekauft. Die letzten acht württembergischen Lokomotiven sollten zunächst mit preußischen Betriebsnummern in Dienst gestellt werden. Die letzten 20 sächsischen Lokomotiven wurden schon mit ihren Reichsbahnnummern geliefert.

Quelle: Wikipedia



Abbildung zeigt Fotomontage

HR2718 – 2-Leiter Gleichstrom, analog

HR2718S – 2-Leiter Gleichstrom, digital mit Sound 

HR2718AC – 3-Leiter Wechselstrom, digital 

HR2718 ACS – 3-Leiter Wechselstrom, digital mit Sound

Dampflokomotive Baureihe 58^{10-40 (ex pr. G12)} der DB,
mit dreidomigem Kessel



Abbildung zeigt Fotomontage



HR2719 – 2-Leiter Gleichstrom, analog

HR2719S – 2-Leiter Gleichstrom, digital mit Sound 

HR2719AC – 3-Leiter Wechselstrom, digital 

HR2719ACS – 3-Leiter Wechselstrom, digital mit Sound 

Dampflokomotive Baureihe 58^{10-40 (ex pr. G12)} der DR,
mit vierdomigem Kessel



Abbildung zeigt Fotomontage



HR2716 – 2-Leiter Gleichstrom, analog

HR2716S – 2-Leiter Gleichstrom, digital mit Sound

HR2716AC – 3-Leiter Wechselstrom, digital

HR2716ACS – 3-Leiter Wechselstrom, digital mit Sound

Diesellokomotive Baureihe 641 der DB AG, DB Regio,
Betriebsnummer 641 034 „Der Geithainer“, in silber/grauer Lackierung

Seit dem 12. Juni 2016 betreibt die DB Regio Südost wieder den Nahverkehr auf der Strecke Leipzig Hbf – Geithain (RB 113). Entsprechend den Bestellvorgaben kommen auf dieser Linie modernisierte Fahrzeuge der Baureihe 641 zum Einsatz. Neben einem inneren Re-Design erhielten die vier für diese Strecke vorgesehen Triebwagen auch eine ansprechende elegante äußere Lackierung in silber/grau mit gelben Türen.

Unser Modell stellt den ersten in diesem Farbschema zum Einsatz gekommenen Triebwagen, 641 034, dar.



Abbildung zeigt Fotomontage

HR2715 – 2-Leiter Gleichstrom, analog

HR2715S – 2-Leiter Gleichstrom, digital mit Sound 

HR2715AC – 3-Leiter Wechselstrom, digital 

HR2715ACS – 3-Leiter Wechselstrom, digital mit Sound 

Dieseltriebwagen Baureihe 641 der DB AG, DB Regio

„Main-Saale-Express“, Betriebsnummer 641 029 „Neuenmarkt-Wirsberg“



Abbildung zeigt Fotomontage



HR2717 – 2-Leiter Gleichstrom, analog

HR2717S – 2-Leiter Gleichstrom, digital mit Sound 

HR2717AC – 3-Leiter Wechselstrom, digital 

HR2717ACS – 3-Leiter Wechselstrom, digital mit Sound 

Dieseltriebwagen Baureihe 641 der DB AG,

Betriebsnummer 641 002-1 „3-Löwen-Takt“



Abbildung zeigt Fotomontage



HR2721 – 2-Leiter Gleichstrom, analog

Breuer Rangiertraktor der „Dielektra AG Köln Porz“ in oranger Lackierung, beide Achsen angetrieben



Abbildung zeigt Fotomontage



HR2722 – 2-Leiter Gleichstrom, analog

Breuer Rangiertraktor „Aluminium Rheinfelden“, beide Achsen angetrieben



Abbildung zeigt Fotomontage



HR2723 – 2-Leiter Gleichstrom, analog

Breuer Rangiertraktor „Armement Seegmüller“ beide Achsen angetrieben



Abbildung zeigt Fotomontage



HR2726 – 2-Leiter Gleichstrom, analog

Breuer Rangiertraktor 207.035 „Sogliola“, FS, mit Puffern, in grüner Lackierung



Abbildung zeigt Fotomontage





HR4267

5-teiliges Wagenset „Henschel-Wegmann-Zug“ der DRB,
in beige/violetter Lackierung

Abbildung zeigt Fotomontage



Der Henschel-Wegmann-Zug war eine Zuggarnitur der Deutschen Reichsbahn, die ab Juni 1936 im Schnellverkehr zwischen Berlin und Dresden verkehrte. Der vollverkleidete Zug bestand aus zwei Dampflokomotiven der Baureihe 61, einem Endwagen SBC 4ü-35, zwei Mittelwagen SBC 4ü sowie einem Endwagen SWRPwPost 4ü mit Postabteil.

Die Wagen erinnerten äußerlich an die Schnelltriebwagen jener Jahre. Nach heutigen Maßstäben hätte man die scheibenbremsen Leichtbaufahrzeuge wohl als „innovativ“ bezeichnet.

Ab dem Sommerfahrplan 1936 bediente der Henschel-Wegmann-Zug die Strecke Berlin – Dresden mit zwei Zugpaaren pro Tag. Die schnellste Verbindung brauchte für die Distanz eine Stunde und 40 Minuten. Sie unterbot den bisherigen Rekordhalter um 28 Minuten. Bis heute gab es keine schnellere!

1939/40 wurde der Zug noch um einen fünften Wagen verstärkt, den unser neues Rivarossi-Modell erstmals darstellt.

Während des Krieges gelangte der Henschel-Wegmann-Zug zur Wehrmacht und wurden zunächst für Fahrten hochrangiger Offiziere genutzt. Später diente er zum Verwundetentransport.



HR6391

Gedeckter Güterwagen Bauart Gmhs 55 der DB, mit Bretterwänden und offenen Lüftungsschiebern

Abbildung zeigt Fotomontage



HR6392

Gedeckter Güterwagen Bauart Grs²⁰⁶ der DB, mit Bretterwänden und offenen Lüftungsschiebern

Abbildung zeigt Fotomontage



HR6393

Gedeckter Güterwagen Bauart Gkks der DR, mit Bretterwänden und offenen Lüftungsschiebern

Abbildung zeigt Fotomontage



HR 6394

Gedeckter Güterwagen für den Bananentransport, eingestellt bei der DB, „Chiquita“

Abbildung zeigt Fotomontage



HR6395

Bauzugwagen der DB, mit Plattenwänden, in blauer Lackierung

Abbildung zeigt Fotomontage



HR6396

Bauzugwagen „Wiebe“, mit Plattenwänden, in gelber Lackierung

Abbildung zeigt Fotomontage



**HR6400**

Vierachsiger Kesselwagen,
eingestellt bei der DB, in silberner Lackierung „DEA“

Abbildung zeigt Fotomontage

**HR6401**

Vierachsiger Kesselwagen, eingestellt bei der DB AG,
in blauer Lackierung „Amberger Kaolinwerke“

Abbildung zeigt Fotomontage

**HR6402**

Vierachsiger Kesselwagender DB Schenker AG,
in grau/roter Lackierung

Abbildung zeigt Fotomontage

**HR6403**

Vierachsiger Kesselwagen der DB AG,
in grauer Lackierung

Abbildung zeigt Fotomontage





HR6404

Vierachsiger Containertragwagen Bauart Sgms⁷³⁸ der DB AG, beladen mit einem 40' Container „Hamburg Süd“

Abbildung zeigt Fotomontage



HR6405

Vierachsiger Containertragwagen Bauart Sgms⁷³⁸ der DB, beladen mit zwei 20' Containern „Hamburg Süd“

Abbildung zeigt Fotomontage



HR6406

Vierachsiger Flachwagen Bauart Remms⁶⁶⁵ der DB, beladen mit palettierten Ziegelsteinen

Abbildung zeigt Fotomontage



HR6407

Vierachsiger Flachwagen Bauart Remms⁶⁶⁵ der DB AG, beladen mit zwei THW-Containern

Abbildung zeigt Fotomontage





HR6408

Flachwagen Bauart Kglps der DB,
beladen mit zwei 20' Containern „FORD Ersatzteildienst“

Abbildung zeigt Fotomontage

IV 161 K DB



HR6410

Bauzugwagen „H.F. Wiebe“, in gelber Lackierung
beladen mit einem 20' Container

Abbildung zeigt Fotomontage

V 161 K



HR6409

Flachwagen Bauart Kglps der DB,
beladen mit einem 40' Container „adidas“

Abbildung zeigt Fotomontage

IV 161 K DB



HR6411

Flachwagen der Bauart Kbg der DB AG,
beladen mit einem 40' Container „DHL“

Abbildung zeigt Fotomontage

V 161 K DB



HR6412

Flachwagen der Bauart U-x der DB, beladen mit Kabeltrommeln „Siemens“

Abbildung zeigt Fotomontage

IV 161 K DB



HR6397

Vierachsiger Silowagen Bauart Uapps, eingestellt bei der DB AG, mit runden Silowänden, in gelber Lackierung „Josera Tierernährung“

Abbildung zeigt Fotomontage

V 176 K DB



HR6399

Vierachsiger Silowagen Bauart Uapps, eingestellt bei der DB, mit runden Silowänden, „Herforder Pils“

Abbildung zeigt Fotomontage

IV 176 K DB



HR6398

Vierachsiger Silowagen Bauart Uapps, eingestellt bei den ÖBB, mit runden Silowänden, „Mozart Distillerie“

Abbildung zeigt Fotomontage

V 176 K ÖBB





Abbildung zeigt Fotomontage

HN9507

2-teiliger Doppelstockzug DBx der DR,
grüne Lackierung mit grauem Dach

IV  333  K DR



Abbildung zeigt Fotomontage

HN9508

4-teiliger Doppelstockzug Dbvqe mit
Steuerabteil der DR,
mit „Coca-Cola“ Ganzreklame

Im Laufe ihrer Einsatzzeit veränderte sich das Farbleid der Doppelstockzüge mehrfach. Die in den 50er Jahren gelieferten Einheiten waren ursprünglich in dunklem Grün mit grauem Dach und schwarzem Rahmen gehalten. An den Seitenwänden zierte sie der Schriftzug „DEUTSCHE REICHSBAHN“. Anfang der 70er wurde dann auch der Rahmen in Grün lackiert und der Schriftzug an den Seitenwänden wich einem Logo, welches ein stilisiertes Flügelrad darstellt. Mit Einführung eines neuen Farbkonzeptes in den 80er Jahren verwendete man nun einen helleren Grünton und das Dach wurde rehbraun lackiert. Nach der „Wende“ konnte man auf vielen Eisenbahnfahrzeugen bunte Werbung entdecken.

Auch einige Doppelstockzüge wurden in dieser Zeit zur „fahrenden Litfaßsäule“ und warben farbenfroh für ein „koffeinhaltiges Erfrischungsgetränk amerikanischen Ursprungs“

IV   612  K DR



Abbildung zeigt Fotomontage

HN9705

3-teiliges Set vierachsige Selbstentladewagen Bauart OOt_v der DR
mit niedrigem Oberkasten, 2. Bauserie

IV 334 € → K DR



Abbildung zeigt Fotomontage

HN9706

3-teiliges Set vierachsige Selbstentladewagen Bauart Fac der DR,
mit hohem Oberkasten

IV 334 € → K DR

Die Historie der Marke ARNOLD wird im neu eröffneten ARNOLD-Museum in Rödental bei Coburg gewürdigt und anschaulich dargestellt.

Das Museum bietet einen umfassenden Überblick über die Modelle, die Geschichte, Innovationen und Technik der Marke ARNOLD – von den allerersten Anfängen bis heute.

Die Museumsausstellungen sind in verschiedene Bereiche strukturiert:

Dauerausstellungen

- 50 Jahre ARNOLD – Modellhistorische Übersicht von 1965 bis 2015
- Technische Innovationen der Marke ARNOLD aus den letzten 50 Jahren
- Sonderserien für den Fachhandel
- Österreich Edition

Wechselausstellungen

- Derzeit: „Legende auf Schienen – der Rheingold“
- Wechselnde Themenausstellungen zu Vorbild und Modell

Somit ist für alle Fans, Liebhaber, Sammler und aktive Modelleisenbahner sowie alle Freunde der Marke ARNOLD etwas dabei.

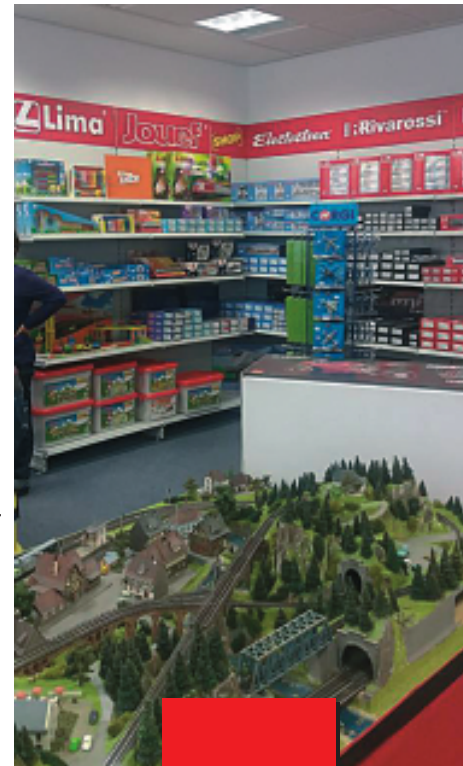
In der angeschlossenen Cafeteria (Selbstbedienung) kann sich jeder mit einem kleinen Snacks, etwas Süßem und einem frischen Kaffee ausruhen und erholen.

Ein Besuch lohnt sich immer!

Öffnungszeiten von HORNBY-Shop und Arnold-Museum derzeit:

Montag	geschlossen
Dienstag – Freitag	10.00 – 16.00 Uhr
Samstag	10.00 – 14.00 Uhr

Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch auf www.hornby.de über eventuelle Änderungen!



HORNBY
HOBBIES

[SHOP]





1 : 160



ARNOLD®



Als erste Variante der Traxx-3-Reihe wurde von Bombardier auf der Messe Transport und Logistik im Mai 2011 in München die Baureihe 187 präsentiert. Diese ist eine für 15 kV 16,7 Hz und 25 kV 50 Hz Wechselstrom ausgerüstete Lokomotive, die mit einem 180 Kilowatt starken Diesel-Hilfsmotor ausgestattet ist, um auch Streckenabschnitte ohne Oberleitung (Last Mile) befahren zu können. Im Dieselbetrieb werden alle vier Fahrmotoren betrieben, die Anfahrzugkraft ist dabei genauso hoch wie bei elektrischem Betrieb.

Ohne Anhängelast kann eine Lokomotive der Baureihe 187 mit ihrem Dieselmotor eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h erreichen, ein 2.000 Tonnen schwerer Zug kann noch auf 40 km/h beschleunigt werden.

Der Diesel-Hilfsmotor verfügt über einen Hubraum von 7.150 Kubikzentimetern und erfüllt die Stage-IIIB-Abgasnorm. Der Tankinhalt von 400 Litern reicht für bis zu acht Stunden Dieselbetrieb, kurze Strecken können auch ausschließlich mit der eingebauten Batterie zurückgelegt werden. Der Übergang von elektrischer Traktion zu Dieseltraktion kann während der Fahrt erfolgen. Für den Rangierbetrieb ist eine Funkfernsteuerung erhältlich. Die Seitenflächen der Baureihe 187 verfügen über eine Vorrichtung zum Einspannen von Planen, auf denen Werbung angebracht werden kann. In die Entwicklung flossen Erfahrungen der in den USA eingesetzten Zweikraftlokomotive ALP-45DP ein.

Erster Besteller dieser Lokomotiven war Ende 2010 der Fahrzeugvermieter Railpool mit fünf Exemplaren. Die interne Bezeichnung von Bombardier für diese Lokomotive lautet Traxx F140 AC3. Auch Akiem hat vier Lokomotiven mit Last-Mile-Diesel bestellt (187 011-014).

Die Rem 487 001 ging an Swiss Rail Traffic. Die 187 010 ist bei der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) unter der Nummer 82 eingestellt.

Im März 2014 wurden erste Fahrten im Rahmen des Zulassungsverfahrens absolviert. Die Baureihe 187 mit Last-Mile-Diesel ist mit Stand März 2016 in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Bulgarien und Kroatien zugelassen.

Im Mai 2013 gab die Deutsche Bahn bekannt, einen Rahmenvertrag mit Bombardier unterzeichnet zu haben, welcher die Lieferung von bis zu 450 weiteren elektrischen Traxx-Lokomotiven verschiedener Bauarten vorsieht. Aus diesem Rahmenvertrag rief die Deutsche Bahn 110 Fahrzeuge für DB Cargo (als Baureihe 187.1) sowie 20 Traxx P160AC3 für DB Regio (als Baureihe 147) ab.

Der Einbau einer Last-Mile-Einrichtung ist möglich, hauptsächlich bestehend aus einem Hilfsdieselmotor mit 180 Kilowatt und einem 400-Liter-Tank. Dies würde auch Fahrten auf nicht elektrifizierten Gleisen ermöglichen. Das auf der Innotrans 2014 präsentierte erste

Exemplar im DB-Design ist mit dem Last-Mile-Dieselmotor ausgerüstet und soll Mitte 2015 an das DB-Werk Mannheim für Tests ausgeliefert werden.

Nach derzeitigen Planungen ist aber für den großen Rahmenvertrag von bis zu 450 Lokomotiven kein Einbau des Dieselmotors vorgesehen.



Quelle: Wikipedia

Foto: © Karl-Heinz Friedel



HN2406
HN2406D

Elektrolokomotive Baureihe 187.1 der DB AG,
in verkehrsroter Lackierung

Abbildung zeigt Fotomontage



HN2407
HN2407D

Elektrolokomotive Baureihe 147 der DB AG,
„ICE-Design“

Abbildung zeigt Fotomontage



HN 2408
HN2408D

Elektrolokomotive Baureihe 187
„CAPTRAIN“

Abbildung zeigt Fotomontage



Für alle Modelle dieser Seite gilt:

- Epoche VI
- Digitalschnittstelle nach NEM 651
- 5-poliger Motor mit Schwungmasse
- umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb
- Länge über Puffer 118 mm
- Kupplungsaufnahme nach NEM mit Kurzkupplungskinematik an beiden Lokenden
- Dreilichtspitzensignal und Schlussignal mit der Fahrtrichtung wechselnd

Modell ist werkseitig mit Digitaldecoder ausgerüstet

Die aus den bestehenden elektrischen Typen modular abgeleitete Dieselsonversion der Traxx-Familie wurde erstmals inoffiziell auf der Messe InnoTrans 2006 vorgestellt. Die Bombardier-Bezeichnung lautet Traxx P160 DE, d.h. es handelt sich um eine für den Personenverkehr vorgesehene, bis zu 160 km/h schnelle dieselelektrische Lokomotive der dritten Traxx-Generation. Von dieser als Baureihe 246 bezeichneten Lokomotive sind per September 2006 durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen zunächst elf Exemplare bestellt, die auf der Niederelbbahn zwischen Hamburg und Cuxhaven zum Einsatz kommen.

Die LNVG hat derzeit 8 Maschinen an metronom vermietet, die sie nun als 246 002-009 führt. Die Güterverkehrsversion Traxx F140 DE wird auch als Baureihe 285 bezeichnet. Macquarie European Rail hat zehn Stück geordert, von denen die erste Anfang August 2007 fertiggestellt wurde und inzwischen für die HVLE auf der Rübelandbahn im Einsatz ist. Wie auch die Güterzuglokomotiven der Traxx-Familie sind diese Fahrzeuge mit einem Tatzlagerantrieb ausgestattet (im Gegensatz zum Hohlwellenantrieb der P-Versionen). Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 140 km/h zu den ersten Generationen der Elektrolokomotiven identisch. 2015 erhielt die PRESS die vier Lokomotiven 285 101-104. Im November 2013 und Januar 2014 wurden fünf Lokomotiven an RheinCargo ausgeliefert, diese werden als 285 112-116 geführt.

Die als Traxx P160 DE ME bezeichneten Lokomotiven verfügen über vier kleinere Motoren (ME = Multi Engine) statt eines großen Motors. Die bei verschiedenen industriellen Anwendungen bereits eingesetzten vier Dieselmotoren besitzen nach Herstellerangaben eine Nennleistung von 2252 Kilowatt, was einer Leistung je Motor von 563 kW entspricht. Durch das elektronisch gesteuerte Zu- und Abschalten einzelner Motoren im Betrieb soll Kraftstoff gespart, sowie eine gleichmäßige Abnutzung erreicht werden. Gegenüber den zuvor eingesetzten Fahrzeugen der Baureihe 218 konnten bei der DB Regio Allgäu-Schwaben Kraftstoffeinsparungen in Höhe von fast 9 Prozent erzielt werden. Die Lokomotive hat eine Anfahrzugkraft von 300 kN bei einem Gewicht von 83 Tonnen. Damit liegt die Baureihe 245 in etwa im Leistungsspektrum der Siemens Vectron DE und Vossloh G 2000 BB. Über 70 Prozent der Bauteile sollen aus dem bestehenden Traxx-Programm stammen. Auch der Lokomotivkasten ist aus der Traxx-Familie abgeleitet. Bei der ersten Serie der für die DB gelieferten Lokomotiven (245 001-020) war ebenfalls ein manuelles Abschalten einzelner Dieselmotoren vorgesehen, da dies aber betrieblich nicht benötigt wird, wurde bei den folgenden Lokomotiven stattdessen das Motormanagement verändert. Testfahrten fanden 2013 auf dem Netz der Südostbayernbahn um den Bahnhof Mühldorf und im Allgäu statt.

Am 13. Dezember 2013 erteilte das Eisenbahn-Bundesamt die Serienzulassung für die Traxx-Lokomotiven der Baureihe 245. Die Deutsche Bahn und Bombardier Transportation schlossen im April 2011 einen Rahmenvertrag über die Lieferung von 200 Diesellokomotiven dieses Typs

mit Mehrmotorenantrieb. Der Vertrag mit einem Wert von etwa 600 Millionen Euro hat eine Laufzeit von neun Jahren. Zeitgleich wurden von DB Regio die ersten 20 Lokomotiven für den Einsatz im Personenverkehr abgerufen, die verteilt wurden auf:

- acht Exemplare (245 008-015) für die Südostbayernbahn,
 - sieben Exemplare für DB Regio Allgäu-Schwaben (245 001-007),
 - Seit Juni 2014 wurde die Baureihe 245 zunächst bei DB Regio Allgäu-Schwaben getestet und ist seit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 im Fahrgasteinsatz.
 - fünf Lokomotiven (245 016-020) für DB Regio Hessen für die Niddertalbahn/Horloffalbahn.
- Bei den oben genannten drei DB-Regio-Unternehmen wurde die Baureihe 245 zunächst für die Zugleistungen mit Doppelstockwagen auf den nicht elektrifizierten Eisenbahnstrecken beschafft. Langfristig ist jedoch geplant, die Baureihe 218 ganz auszumustern und durch die leistungsstärkere 245 zu ersetzen.

Am 10. Juni 2014 bestellte DB Fernverkehr sieben weitere Lokomotiven der Baureihe (245 021-027), die ab Ende 2015 die Baureihe 218 beim Einsatz für das Sylt-Shuttle ablösen, wobei jeweils eine einzelne 245 eine 218-Doppeltraktion ersetzt. Die letzte Lok wurde im Juli 2016 ausgeliefert.

Auch in Fernverkehrsleistungen löst die 245 jeweils zwei 218 ab. Dies gilt für das IC-Zugpaar 2012/13 Oberstdorf - Stuttgart über Ulm sowie die Eurocity-Linie 88 (München - Lindau - Zürich) sowie den Oberstdorfer Teil der Intercity-Linie 26.2 (und Züge nach Oberstdorf der IC-Linie 55) als auch einzelne Züge der IC-Linien 32 und 55 auf den nichtelektrifizierten Abschnitten bis zum Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten.

Die DB Fernverkehr hat im Oktober 2016 den Abruf von fünf weiteren Lokomotiven der Baureihe 245 bei Bombardier beauftragt. Die fünf neuen Diesellokomotiven werden auf ausgewählten Knotenpunkten im Laufe des Jahres 2017 als ICE-Abschlepplokomotive stationiert und lösen hier die bisherigen 218 ab.

Die Paribus-DIF Netz-West-Lokomotiven GmbH & Co. KG hat im März 2014 als erster privater Kunde für die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein 15 Lokomotiven für den Einsatz auf der Marschbahn bestellt. Sie wurden bis Ende 2015 gefertigt. Die 245 201 wurde im Januar 2015 ausgeliefert und nach Abnahme vom 16. bis 18. Februar probeweise auf der Marschbahn eingesetzt. In der Zwischenzeit werden die Lokomotiven durch die NOB im Regeldienst eingesetzt und lösen so die bisherigen Loktypen ab.

Quelle: Wikipedia

Foto: © Karl-Heinz Friedel



1 : 160



HN2413
HN2413D

Diesellokomotive Baureihe 285
„CAPTRAIN“

Abbildung zeigt Fotomontage



HN2414
HN2414D

Diesellokomotive Baureihe 285
„Press“

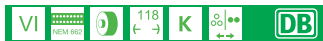
Abbildung zeigt Fotomontage



HN2412
HN2412D

Diesellokomotive Baureihe 245 der DB AG,
„ICE-Design“

Abbildung zeigt Fotomontage



Für alle Modelle dieser Seite gilt:

- Epoche VI
- 5-poliger Motor mit Schwungmasse
- Länge über Puffer 118 mm
- Kupplungsaufnahme nach NEM mit Kurzkupplungskinematik an beiden Lokenden
- Dreilichtspitzensignal und Schlussignal mit der Fahrtrichtung wechselnd



Modell ist werkseitig mit Digitaldecoder ausgerüstet

HN2413/2413D und HN2414/2414D
• Digitalschnittstelle nach NEM 651

HN2412/2412D
• Digitalschnittstelle nach NEM 662



Abbildung zeigt Fotomontage

HN4258

Bahnpostwagen
der Deutschen Bundespost Post -B/14,5



Abbildung zeigt Fotomontage

HN4259

Bahnpostwagen
der Deutschen Bundespost Post 2-a/14



Abbildung zeigt Fotomontage

HN4260

Bahndienstwagen der DB
„Bautruppführerwagen 467“
(ex Postwagen)



Abbildung zeigt Fotomontage

HN4261

Bauzugwagen „H. F. WIEBE“
(ex Postwagen)



Abbildung zeigt Fotomontage

HN4262

Bahndienstwagen der DB AG
„DB Netz Instandhaltung - Fahrwegmessung“



Um Fehler in der Gleislage erkennen zu können setzt die Deutsche Bahn AG verschiedene Messfahrzeuge und Messwagen ein. Einer der Messwagen für diesen Zweck ist der 99 80 9360 003-4. Diesen stellt unser Modell dar. Das Vorbild wurde aus einem ehemaligen Nahverkehrssteuerwagen umgebaut.



Abbildung zeigt Fotomontage

HN6368

Vierachsiger Gaskesselwagen Bauart Uahs / ZZD der DR, in silberfarbiger Lackierung, für den Transport von Butan

IVa K DR



Abbildung zeigt Fotomontage

HN6369

Vierachsiger Gaskesselwagen, eingestellt bei der DB, „Linde Technische Gase“

IV K



Abbildung zeigt Fotomontage

HN6370

Vierachsiger Kesselwagen, „DB Schenker“

VI K



Abbildung zeigt Fotomontage

HN6373

Zweiachsiger Kesselwagen, eingestellt bei der DB, „TEXACO“

IV K



Abbildung zeigt Fotomontage

HN6372

Zweiachsiger Kesselwagen, eingestellt bei der DB, „DEA“

IV K



Abbildung zeigt Fotomontage

HN6371

Zweiachsiger Kesselwagen, eingestellt bei den ÖBB, „Schärdinger Milch“

IV K ÖBB

„NR. 7“



Abbildung zeigt Fotomontage

HN6374

Zweiachsiger Silowagen Bauart Ucs, eingestellt bei der DB, „FRANKEN ZUCKER“

IV 56 K DB



Abbildung zeigt Fotomontage

HN6375

Zweiachsiger Silowagen Bauart Ucs, eingestellt bei der DB, „OMYA“

IV 56 K DB



Abbildung zeigt Fotomontage

HN6376

Zweiachsiger Silowagen Bauart Ucs, eingestellt bei der DB, „Clubmast“

IV 56 K DB



Abbildung zeigt Fotomontage

HN6378

Zweiachsiger Kühlwagen der ÖBB, „Ritter Limonaden“

IV 74 K ÖBB



Abbildung zeigt Fotomontage

HN6379

Zweiachsiger Kühlwagen der DB, „INTERFRIGO“

III 74 K DB



Abbildung zeigt Fotomontage

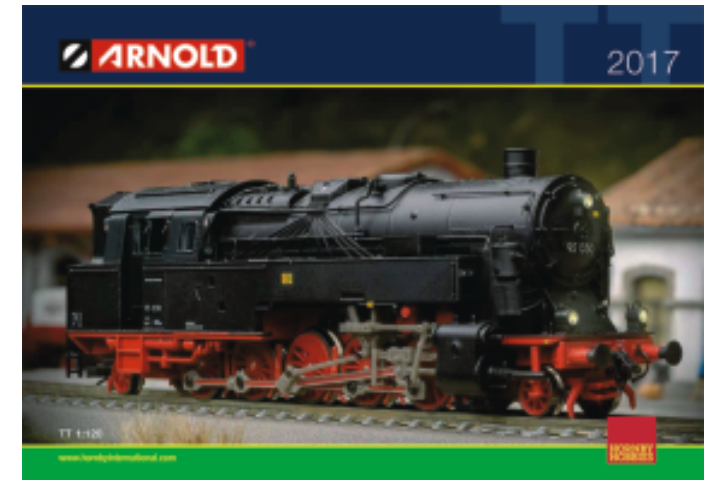
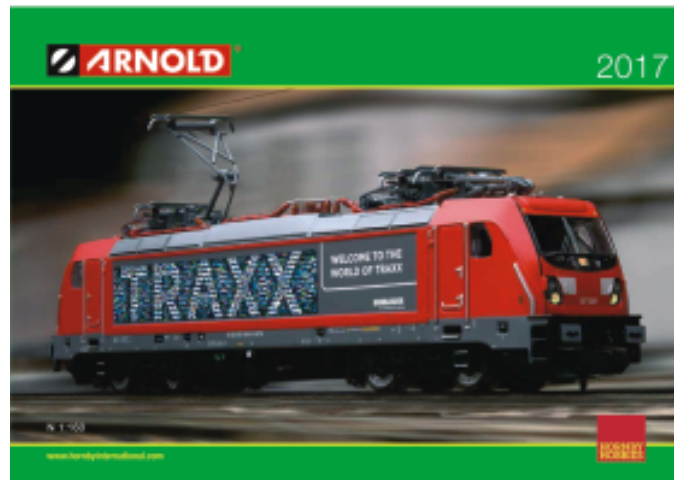
HN6380

Zweiachsiger Kühlwagen der ÖBB, in silberner Lackierung

IV 74 K ÖBB

Hauptkataloge 2017

Eine umfassende Übersicht über alle Modelle unserer Marken erhalten Sie in den aktuellen Hauptkatalogen, die ab sofort im Fachhandel erhältlich sind.



Rivarossi HO 1 : 87

ARNOLD TT 1 : 120

ARNOLD N 1 : 160

Besuchen Sie uns auf den großen Modellbaumessen und Modellbahnausstellungen in Deutschland und Österreich!
Auf folgenden Messen und Ausstellungen sind wir mit unserem Messestand vertreten:

Intermodellbau

Dortmund

05. bis 09. April 2017



Modell-Hobby-Spiel

Leipzig

29. Sept. bis 1. Oktober 2017



Modellbaumesse

Wien

26. bis 29. Oktober 2017



Wir freuen uns auf Sie!

**Ihr Team von
HORNBY HOBBIES**

HORNBY HELPLINE

+49 (0) 8921094551

**HORNBY
HOBBIES**

HORNBY HOBBIES LTD

3rd Floor, The Gateway, Innovation Way,
Discovery Park, Sandwich, CT13 9FF, United Kingdom

Customerservices.de@hornby.com
TechnicalsServices.de@hornby.com

You Tube
www.youtube.com/hornbyinternational

f facebook
www.facebook.com/Arnold.Modellisenbahnen

www.hornbyinternational.com