

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis

HO/N

Millionen- Entwicklungen

in der Modellbahnschmiede

120 Jahre
FLEISCHMANN
1887 - 2007



BR 70

BR 95

BR V 60

Die beste Qualität ist uns gerade gut genug ...

Qualität ist kein Zufallsprodukt, sondern Ergebnis aufwändiger Fertigungsprozesse. Seitdem FLEISCHMANN Modellbahnen produziert, wird auf höchste Qualität und Präzision Wert gelegt. Die Passgenauigkeit der Einzelteile untereinander liegt im Zehntelmillimeter-Bereich – das wird bei sämtlichen Produktionsschritten kontrolliert. Denn nur so können qualitative Höchstleistungen sowohl im optischen wie auch im mechanischen Bereich erzielt werden.

Kein Wunder, dass FLEISCHMANN von der Modellbahn-Fachpresse mit dem „Modellbahn-Oscar“ in der Sparte Qualität ausgezeichnet wurde.

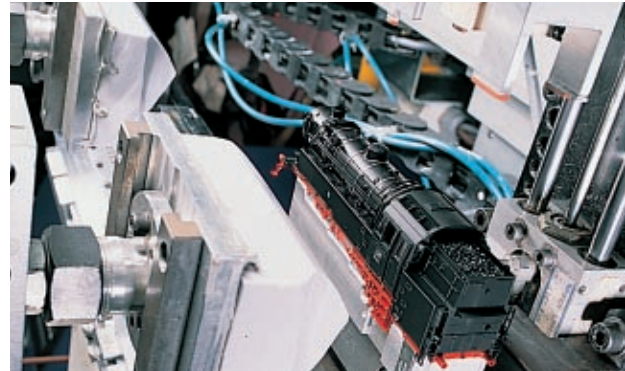
Am Anfang einer Neuentwicklung, deren Kosten schnell die Millionen Euro-Marke überschreiten, steht selbstverständlich das große Vorbild. Bis ins Detail bilden die Nürnberger Konstrukteure die „große“ Bahn nach. Damit der aktive Spiel-Spaß nicht zu kurz kommt, sehen unsere Modelle nicht nur hervorragend aus, sondern sind auch robust genug für einen „harten Einsatz“ auf Modellbahn- oder riesigen Schauanlagen. Nichts bleibt bei unseren Fertigungsprozessen dem Zufall überlassen. Diese beginnen mit sorgfältigen Vorbildrecherchen: Originalpläne werden ausgewertet, Fahrzeuge vermessen und von unseren Konstrukteuren millimetergenau in den Modellbahnmaßstab umgesetzt.

Durch Funkenerosion werden Spritzgussformen hergestellt, von deren Feinheit der Detaillierung man früher nur träumen konnte.



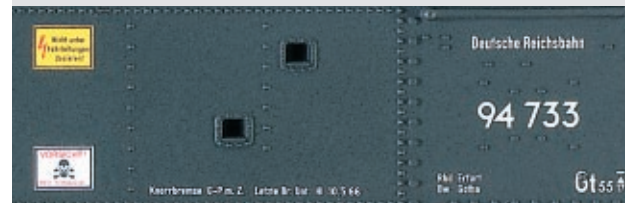
Mit dem Spritzguss lassen sich Modelldetails mit höchster Präzision herstellen. Die feinen Dampflok-Speichen aus Zinkdruckguss sind Paradebeispiele für die exzellente Qualität unseres Formenbaus.

Wichtig ist auch die Wahl der richtigen Werkstoffe: Metall-Fahrgestelle für präzise Motor-, Getriebe-, Radsatzführung und hochwertige Kunststoffe, wenn es um Detailgetreue und Filigranität geht. Mit speziell auf den Einsatzzweck abgestimmten Kunststoffen erhalten unsere Modelle ihr filigranes Aussehen bei gleichzeitiger Robustheit.



Tampondruck heißt das Zauberwort.

Mit diesem erzeugen wir lupenreine Beschriftungen mit einer unglaublichen Schärfe.



Mit dem sogenannten Tampondruck lassen sich die Lokanschriften gestochen scharf auf eine maßstäbliche „Größe“ bringen. Dampflokmodelle erstrahlen in einem seidenmatten Schwarz. Farbunterschiede zwischen Kunststoff- und Metallbauteilen sind auf Grund der exzellenten Werkstoffe nicht festzustellen. Bei näherem Studium entdeckt man winzige Details wie Kesselventile, Luftpumpen oder feine Nietendreihen. Neben der Optik setzen wir weitere qualitative Maßstäbe: Unsere Fahrzeuge sind bekannt für ihre hervorragenden Laufeigenschaften.

Kenner sagen den Waggonen die „Sensibilität einer Wasserwaage“ nach. Den „Lokführern“ langer Züge wird dieser Umstand nur recht sein.

Eine immense Produkt-Vielfalt, zuverlässige Modelle und viel Liebe zum Detail zeichnen uns aus. „Qualität aus Leidenschaft“ – das ist unser Motto, damit Sie Spaß an Ihrem Hobby haben. Seit über 120 Jahren wird bei FLEISCHMANN anspruchsvolles Qualitätsspielzeug hergestellt. Unsere Modelle genießen im In- und Ausland einen hervorragenden Ruf, da sie exakt dem Vorbild entsprechen und hohe Laufeistungen erzielen. So setzte sich eine FLEISCHMANN-Lok unangefochten gegen vier Mitbewerberinnen bei einem Dauertest durch.



Für die sprichwörtliche FLEISCHMANN-Qualität sorgen umfangreiche Praxistests und Prüfungen. Bei allen Loks, Wagen, Weichen, Signalen und Drehscheiben werden Funktionsfähigkeit und einwandfreies Finish streng kontrolliert. Kein Fahrzeug verlässt unsere Produktionsstätten, bevor es nicht den Praxistest erfolgreich absolviert hat. Erst nach aufwändigen Fertigungsprozessen und Qualitätskontrollen bei FLEISCHMANN kann also eine imposante Dampflok auf Ihrer Modellbahnanlage „in Dienst gestellt“ werden.



Millionen-Investitionen für eine hohe Qualität

4119 **K**

BR 18⁵ der DRG: „Die bayerische Diva“

Wahlweise Einbau einer
PROFI-Kupplung (vorn)

Freistehende Rohrleitungen
und Aggregate

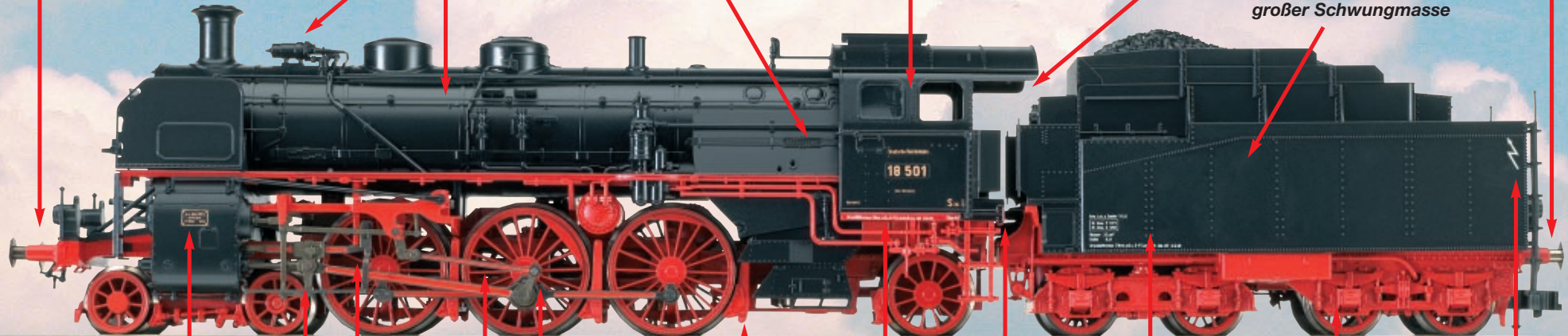
Genormte
Steckschnittstelle

Seitenwände des durchblick-
freien Führerhauses auf
Fensterhöhe abgeschrägt

Eingerichtetes Führerhaus

Kulissengeführte
Kurzkupplung (hinten)

Bärenstarker 5-poliger
Motor (wartungsfrei) mit
großer Schwungmasse



Vorbereitet
für TRAIN-
NAVIGATION

Bremsklötze
in Radebene

Messingfarbene
Beschriftung

Filigrane
Heusinger-
steuerung

Nachbildung des
durchbrochenen
Barrenrahmens



Bewegliches
Innentriebwerk mit
Kropfachs-Nachbildung

Metallräder mit
grazilen Speichen
und niedrigen
Spurkränzen

Lupenreine
Bedruckung

Lok-Tender-
Kurzkupplung
mit doppelter
Kulissen-
mechanik

Feinst
gravierte
Nietenreihen

Exzellente
Nachbildung aller
Tenderdetails

Authentisches
„Blitzzeichen“ am
bayerischen
Tender
(bay. 2'2'T 27,4)

Die Dampflokomotiven der Gattung S 3/6 der Königlich Bayerischen Staatsbahn, spätere Baureihe 18^{4,5}, sind mit die ältesten Schnellzugdampflok der Pacific-Klasse (Achsfolge 2'C1'); gleichwohl ist diese formschöne Lok mit dem Vierzylinder-Verbundtriebwerk auch die bekannteste und beliebteste ihrer Art. Ihr zeitlos eleganter Auftritt faszinierte Generationen von Eisenbahnfans, die sie gern als die „bayerische Diva“ bezeichneten. 89 Exemplare (Serien a bis i) wurden von der Königlich Bayerischen Staatsbahn bestellt, danach 70 Loks

(Serien k bis o) von der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Das Vorbild des neuen FLEISCHMANN-Modells, 18 501, ist eine typische Vertreterin der Serie k.

Der Grund für die Bestellung in der Epoche II ist damit zu erklären, dass der DRG noch nicht genügend Einheitslokomotiven zur Verfügung standen. So griff man kurzerhand auf die bewährte S 3/6 zurück. 1923 und 1924 lieferte Maffei insgesamt 30 Exemplare (18 479 – 508). Eingesetzt wurde dieser Loktyp bis 1968.

Exzellente Optik – langlebige Technik

4055 (K) 

BR 95^o der DB – der 1620 PS-Dampflok-Koloss von FLEISCHMANN

1055 (K)  DIGITAL



Abb.: Handmuster

174 Millimeter souveräne Kraft



Ein starkes Stück Lokomotive ...

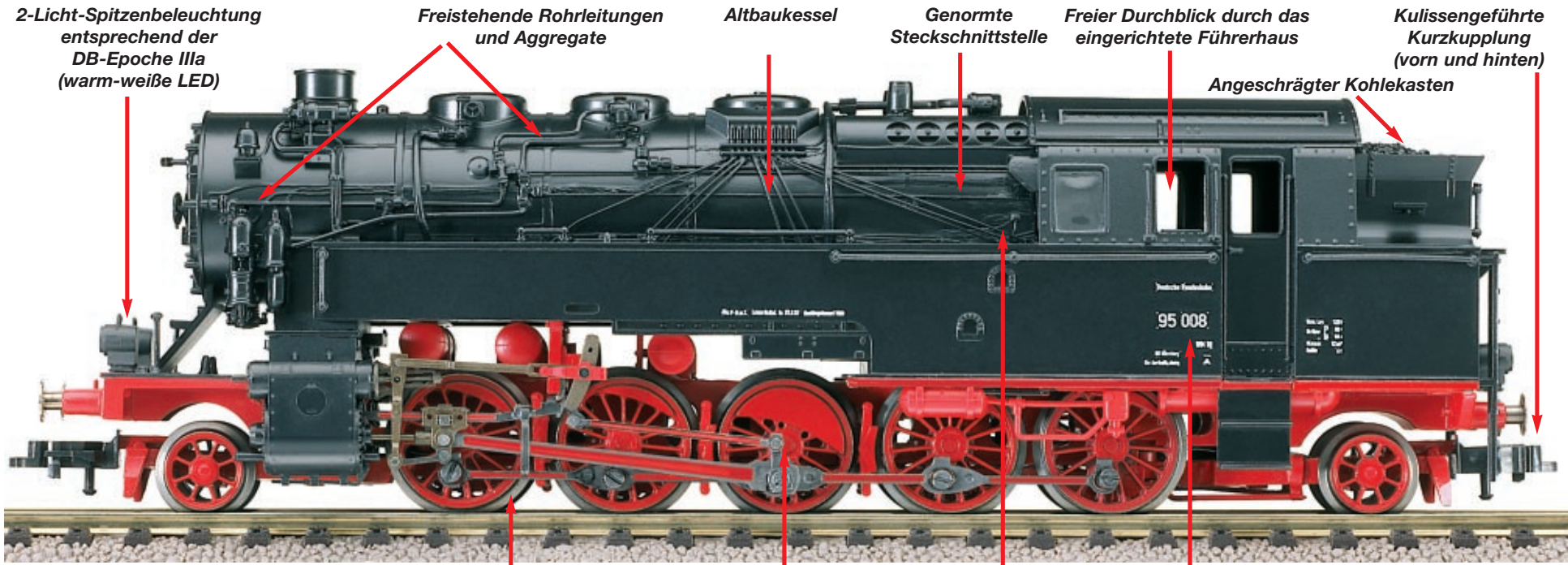


Abb.: Handmuster

Niedrige Spurkränze

Seitenverschiebbares Fahrwerk

Kompakter 5-poliger Hochleistungsmotor

Authentische Beschriftung der DB-Ep. IIIa (kein „Keks“)

Eine konstruktive Meisterleistung!

- Neu entwickelter 5-poliger, wartungsfreier Motor – kompakt und leistungsstark: dynamisch gewuchtet mit Hochenergiemagneten · geringes Rastmoment · großer Schwungmassen-Durchmesser
- Vorbildgerechte Zugkraft – satter Auslauf
- Vorbildgerechter Antrieb mit Kuppelstangen und seitenverschiebbaren Achsen
- Für alle FLEISCHMANN-Gleisradien ab 357 mm geeignet
- 2 Luftpumpen und Verrohrung entsprechend der DB-Zeit

Erhältlich auch als Wechselstrommodell (Art. 1055) für analogen und digitalen Fahrbetrieb.

Zu den Giganten unter den deutschen Tenderlokomotiven zählten die Maschinen der preußischen Gattung T 20, spätere Baureihe 95^o. Die ersten Exemplare wurden 1922 in Dienst gestellt. Die stärksten von der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG) beschafften Tenderloks bewährten sich als Zug- und Schiebelokomotiven auf den Steilrampen deutscher Mittelgebirge. Die Kraftpakete (1.620 PS) stellten für die DRG eine ausgezeichnete Alternative zur unterhaltsintensiven BR 96^o dar. Selbst auf der berühmten „Geislinger Steige“ bewährten sich jahrzehntelang die preußischen Loks. Zur Deutschen Bundesbahn gelangten 14 Stück. Dort waren sie beim Bahnbetriebswerk Aschaffenburg stationiert.



... 127 Tonnen im Maßstab 1:87

7071

BR 70^o der DRG – die schnelle Tenderlok aus Bayern

Eine konstruktive Meisterleistung!

- Warm-weiße LED-Beleuchtung vorne und hinten
- Vorbildtreue aufgrund exakter Maßstäblichkeit
- Überzeugendes Antriebskonzept bei kleinsten Einbaumaßnahmen
- Wartungsfreier, eisenloser Hochleistungsmotor mit großer Schwungmasse
- Metalldruckguss-Gehäuse und -Fahrgestell
- Freistehende Griffstangen
- Separat angesetzte Teile
- Kohlenkasten mit Durchgang



Erhältlich ist die Lok auch
in der Spur H0
(Art. 4071).

Die Baureihe 70^o war unter den leichten Tenderloks für den Personenverkehr eine auffällige Erscheinung. Ihr schlanker Kessel, der große Abstand zwischen der Laufachse und den Kuppelrädern (4.000 mm!) und das relativ große Führerhaus sind ihre typischen Merkmale. Die Bayerische Staatsbahn stellte die ersten Lokomotiven der Pt 2/3 im Jahre 1909, die letzten 1916 in Dienst.

Alle Maschinen (Bauart 1 B h2, Höchstgeschwindigkeit 65 km/h) lieferte Krauss in München. Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) übernahm diese komplett.

70 083 dampft auch heute noch unermüdlich vor Sonderzügen des „Bayerischen Localbahn Vereins“.

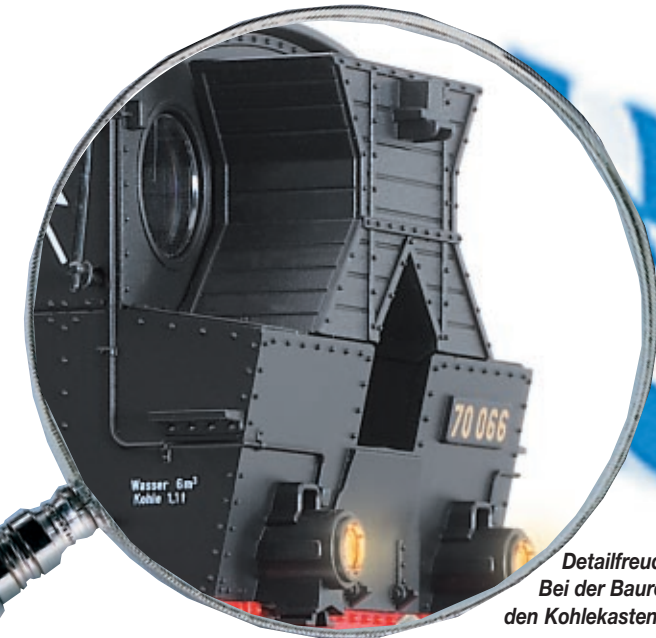
Auf 5,728 cm – Perfektion „en miniature“


8090 (K)

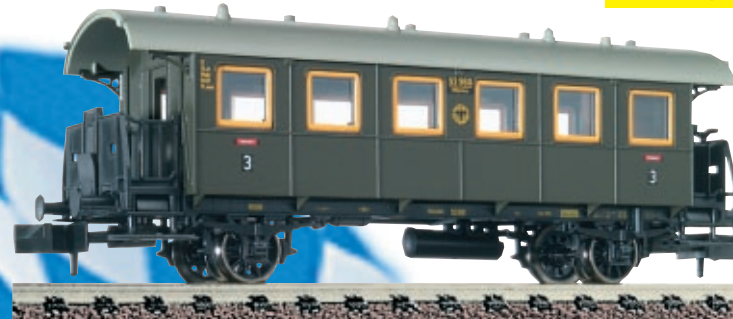
8090 · Gepäckwagen,
 Bauart Pwi bay 07
 der DRG
 (H0: Art. 5090)


8091 (K)

8091 · Personenwagen
 2./3. Klasse,
 Bauart BCi bay 10
 der DRG
 (H0: Art. 5091)



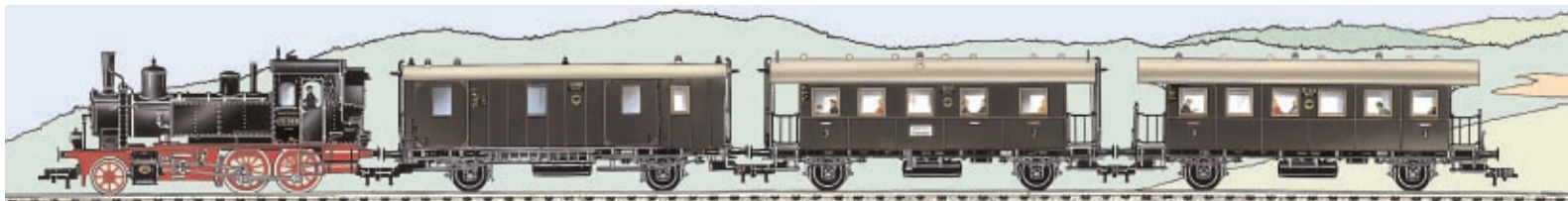
*Detailfreudigkeit und hohe Authentizität:
 Bei der Baureihe 70° wurde der Durchgang durch
 den Kohlekasten liebevoll nachgebildet.*


8092 (K)

8092 · Personenwagen
 3. Klasse, Bauart
 Ci bay 10 der DRG
 (H0: Art. 5092)

Info

Fast parallel zur Baureihe 70° entstanden in Bayern kurze, 2-achsige Personenwagen für die Betriebsart „leichte Hauptbahnpersonenzüge“. Die kompakten Wagen wogen etwa 2 Tonnen weniger als ihre preußischen Pendanten. Da sie keine Trennwände aufwiesen, gab es nur reine Raucher- oder Nichtraucherwagen. Die Bühnengeländer an einem Wagenende waren umlegbar. Sitzbänke, Gepäckträger und Heizkörper konnten bei Bedarf abgenommen werden. Trotz ihrer leichten Bauart erwiesen sie sich als sehr langlebig: Selbst bei der DB liefen noch die robusten Länderbahnfahrzeuge.



Drei Kurze für die 70er

7225

8 7225
DCC-
DIGITAL

BR V 60 – der Rangierlok-Klassiker der DB



Ab Mitte der 1950er-Jahre zeichnete sich bei der Deutschen Bundesbahn ein Mangel an Rangierlokomotiven ab. Daher wurde eine Dieselmotorschlepplokomotive entwickelt, an deren Bau und Entwicklung fast alle namhaften Lokomotivfabriken beteiligt waren. Zunächst wurde die neue Lokomotivtype als Baureihe V 60 bezeichnet. Insgesamt wurden 942 Lokomotiven dieses Rangierlok-Klassikers der DB gebaut.

Die V 60 ist 10,45 Meter lang und maximal 60 km/h schnell. Der Antrieb erfolgt durch einen 12-Zylinder-Dieselmotor mit 650 PS, der mittels hydraulischem Getriebe die Blindwelle und die Kuppelstangen der drei Achsen antreibt.

Eine konstruktive Meisterleistung!

- LED-Beleuchtung vorne und hinten
- Exakt maßstäbliche Nachbildung – auch der Vorbauten
- Wartungsfreier Motor
- Metalldruckguss-Gehäuse und -Fahrgestell
- Freier Führerhausdurchblick
- Separat angesetzte, zierliche Rangierer-Griffstangen
- Mittlere Achse angefedert
- Praktische Steckkupplungen
- Gestänge aus Metall
- Staubgeschütztes Getriebe

„Bei dieser V 60 geht mir ein Licht auf ...“ –
Niemals mehr im Dunkeln rangieren dank beidseitiger LED-Beleuchtung!



Die Diesellok mit den Idealmaßen 65x19x27 (mm)

Heizkesselwagen der DRG für H0 und N

5382



5382 · Heizkesselwagen, Bauart Heiz 3i pr04 der DRG (H0)



Info

„Ade Schal und Mütze!“ – Erst ab den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts wurde die Dampfkraft für die Beheizung von Reisezügen genutzt. Da die Aggregate der Dampf- und anfangs auch der E-Lokomotiven oft nicht ausreichten, die Garnituren – besonders auf Langläufen – gleichmäßig zu beheizen, wurden spezielle Heizkesselwagen entwickelt, die den Reisezügen beigelegt wurden. Dazu kam, dass sich die elektrische Zugbeheizung nur langsam durchsetzte. Aber auch für stationäre (Vor-) Heizzwecke wurden diese interessanten Wagen sowie für das Beheizen von Lazarettzügen eingesetzt. Selbst die DB konnte bis in die 1960er-Jahre auf Heizkesselwagen nicht verzichten.

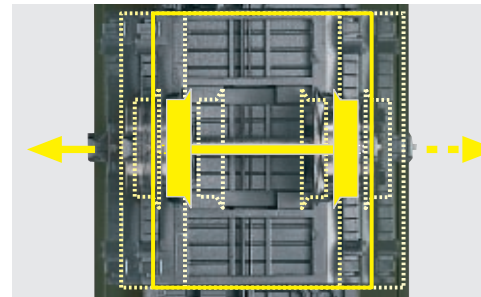
8382



8382 · Heizkesselwagen, Bauart Heiz 3i pr04 der DRG (N)



Bei geöffneter Tür erkennt man den nachgebildeten Heizkessel (nur H0).



Die mittlere Achse der Heizkesselwagen ist seitenschiebbar. Damit sind auch kleine Gleisradien problemlos zu durchfahren.

Manche mögen's heiß

„1000 und 1 Tonne“ – Güter auf die Bahn!

H0:

- 5287 8701 DB, Epoche IV
- 5787 8702 ÖBB, Epoche V
- 5287 8702 SBB, Epoche V
- 5787 8705 NS, Epoche IV
- 5787 8704 CFL, Epoche IV

N:

- 8287 8701 DB
- 8288 8701 ÖBB
- 8287 8702 SBB

Flachwagen mit Alu-Seitenborden,
beladen mit Beton-Fahrbahnteilern



20 fachgerecht gesicherte Beton-Fertigteile (Resin) platziert auf echten Naturhölzern – in Handarbeit hergestellt

Beladen mit Schlüter-Traktoren,
Klassiker des deutschen Traktorenbaus



H0: 5287 8703 DB, Epoche IV

Flachwagen mit Alu-Seitenborden,
beladen mit 2 Wiking-Traktoren und 2 Preiser-Pflügen

Wechselstrom-
Bahner, aufgepasst!



Gern tauscht Ihnen Ihr Fachhändler die Gleichstrom-Radsätze unserer Wagen gegen die entsprechenden nicht isolierten Radsätze für das Mittelleiter-Wechselstrom-System!

Handarbeit – fachgerecht verladen auf Naturholz-Rahmen; Flüssiggas-Tanks für die Außenaufstellung



H0: 5227 8703 DB, Epoche III

Beladen mit 2 Gasbehältern „Westfalengas“

„1000 und 1 Tonne“ – Güter auf die Bahn!

Wenn Sie weitere Fahrzeuge dieser Sonderserie und unser Gesamtprogramm kennenlernen möchten, holen Sie sich die aktuellen FLEISCHMANN-Kataloge in H0 und N «piccolo» bei Ihrem Fachhändler! →

Lademeister gesucht!

TURN-CONTROL

TURN-CONTROL 6915

Das ideale Drehscheiben-Steuergerät ist für die Ansteuerung aller Drehscheiben des FLEISCHMANN-Programms und für die Märklin*-Drehscheibe, Art.-Nr. 7286, geeignet.

Das Drehscheiben-Steuergerät ist geeignet für das Gleichstrom-, Wechselstrom- und für die Digital-Systeme DCC, FMZ und Märklin*-Digital.

Extern steuerbar ist das Gerät über das LocoNet (TWIN-CENTER, TWIN-CONTROL, TRAIN-NAVIGATION) und die Magnetartikelsteuerung im DCC-Betrieb. Zur Inbetriebnahme sind keine Änderungen an der Drehscheibe erforderlich.

* Märklin ist eingetragenes Warenzeichen der Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Göppingen.



6915 TURN-CONTROL



TURN-CONTROL 6915

Das Drehscheiben-Steuergerät mit Gleisvorwahl:

- für Gleichstrom-, Wechselstromanlagen und digitale Anlagen
- für alle elektrisch angetriebenen FLEISCHMANN-Drehscheiben H0, N und TT

Vorteile, die überzeugen:

- Vorhandene Drehscheibe bleibt unverändert
- Einfaches Eingeben und Ansteuern der vorhandenen Gleisabgänge
- Exaktes Anhalten am gewählten Gleisabgang
- Komfortables Wenden einer Lok per Tastendruck
- Übersichtlicher LCD-Bildschirm u.v.m.

Komfort ist Trumpf: Sie wählen auf dem Display den gewünschten Gleisabgang an – und schon bewegt sich die Drehscheibe automatisch zur angewählten Position.

Eine übersichtliche LCD-Anzeige gibt u. a. Auskunft über die Stellung der Drehbrücke, die installierten und den aktiven Gleisabgang und über weitere Zusatzfunktionen. Symbole der aktiven Funktionen ermöglichen eine leichte Bedienung.

Aufgrund des einstellbaren Polaritätswechsels ist der Drehscheiben-Betrieb auch bei Drehungen über 360° kurzschlussicher.

Das komfortable Drehscheibensteuergerät

87 4904 (K)

87 1904 (K) ~

Die Länderbahngeschichte geht weiter ...

Ergänzung
für
4904/1904

Güter gehören auf die Bahn!

Güter gehören auf die Bahn! Wegen der rapide anwachsenden Industrialisierung und eines noch unzureichenden Straßennetzes waren die deutschen Länderbahnen vor 120 Jahren immens gefordert: Alle Arten von Gütern und Waren mussten sowohl quer durch das kaiserliche Reich als auch ins benachbarte Ausland transportiert werden. Die Grenzen der Länderbahnen verwischten immer mehr, da ihre Waggons auf sämtlichen Gleisen des Reiches verkehrten. So liefen beispielsweise Güterwagen der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn in Zügen der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung, K.P.E.V. (und umgekehrt).



Zweiachsiger Rungenwagen mit Bremserhaus der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.). Ladegut: 1 Daimler Lastwagen (erster Transportwagen des Unternehmens).

Vierachsiger Rungenwagen mit Bremserhaus der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn. Ladegut: 1 Kiste, 1 Benz-Patent-Motorwagen, 2 Benzin-Fässer, 1 offene Kutsche.

Es berät Sie stets gerne:



Vierachsiger Rungenwagen mit Bremserhaus der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.). Ladegut: 1 Handdruck-Spritzwagen, 1 Wasserwagen der Feuerwehr.