

Brawa Spur N

Zweiachsige Leichtbau-Kesselwagen der SNCF und der FS mit deutschem Ursprung

Mitte der 1930er-Jahre führten die Fortschritte beim Leichtbau in schneller Abfolge zu neuen Generationen im Waggonbau. Die Einführung geschweisster Kessel liess Gewichtseinsparungen zu, die einem erhöhten Ladegewicht zugutekamen. Infolgedessen wurde ab Ende der 1930er-Jahre der Achsstand bei der klassischen zweiachsigen Kesselwagenkonstruktion von 4,00 m auf 4,50 m erhöht. Das Laufwerk entsprach der zur gleichen Zeit für die geschweissten DR-Wagen entwickelten Bauart und fiel durch seine langen Tragfedern für einen ruhigen Lauf auch bei höheren Geschwindigkeiten

auf. Die so entstandene Konstruktion wurde bis 1943 in sehr grossen Stückzahlen von vielen europäischen Waggonfabriken gebaut. Insgesamt dürften von diesen Wagen mit Kesseln von 20 m³, 22 m³ und 26,5 m³ weit über 10 000 Stück gebaut worden sein. Nach dem Krieg waren sie über ganz Europa verstreut und kamen so als Privatwagen zu zahlreichen Firmen der Mineralöl-industrie.

Die aktuell ausgelieferten Wagen der SNCF sind mit Anschriften von «Paul Millet» (Art.-Nr. 67501 N) und «Locamat» (Art.-Nr. 67500 N) versehen. Ein weiteres

Modell ist mit Anschriften eines Wagens von «Nafta» versehen (Art.-Nr. 67511 N), der bei der FS eingestalt war.

Die Modelle von Brawa verfügen über Bremsbacken in Radebene, einen extra angesetzten Laufsteg am Kessel, extra ange-setzte Puffer und über eine feinste Bedruckung und Lackierung für den Einsatz in der Epoche III. Kurzkupplungskinematik nach NEM-Norm und Räder aus Metall sorgen für eine universelle Einsetzbarkeit auf der Modellbahnanlage.

Erhältlich im Fachhandel.



ACME Spur H0

Mehrsystemlok E 186 von Crossrail

In den Jahren 2006 und 2007 begannen die Leasinggesellschaften in Mehrsystemlokomotiven für internationale Güterverkehrsdienste in Europa zu investieren. Wie Angel Trains beschloss auch CBRail, in Bombardier-Produkte zu investieren. Dabei wurden verschiedene Systemtypen beschafft, darunter auch die Version DACHI (Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien), welche sich für den Alpentransitkorridor bestens eignet. Die ersten zehn DACHI-kompatiblen Lokomotiven wurden ursprünglich mit E 186 151-160 bezeichnet, aber auf Anfrage des italienischen Eisenbahnnamts Cesifer wurden sie als E 186 901-910 neu zugeordnet, um die Identifizierung zu erleichtern. Seit Januar 2008 setzt die Crossrail diese Mehrstromlokomotiven im alpenquerenden Transitverkehr vor UKV-Zügen ein.

Der italienische Hersteller ACME bringt mit der E 186 903 (Art.-Nr. 60522) eine weitere Version dieser beliebten Traxx-Serie als Schweizer Sonderreihe auf den Markt.

Das Epoche-VI-Modell besticht durch feinste Detaillierung und lupenscharfe Bedruckung. Im Auslieferungszustand weist es je eine bestückte und eine unbestückte Lokfront im Kupplungsbereich auf. Die unbestückte Lokfront kann mit verschiedenen Kupplungen nach NEM 362 bestückt werden, welche in die Öffnung des Modellschneeräumers eingesetzt werden können. Der kleinste befahrbare Radius mit korrekt

funktionierender Kurzkupplung beträgt 420 mm. Es können dabei auch verschiedene Zurrüsteile wie Originalkupplungen und Bremsschläuche montiert werden, die können aber mit der Modellkupplung in Konflikt geraten. Die analoge Lok ist mit einer 21-Pol-MTC-Digitalschnittstelle ausgerüstet, in welche statt der vorhandenen Analogbrücke ein Digitaldecoder eingesetzt wird.

Erhältlich im Fachhandel.

