KM1

Modelle vom Modellbahner!

2003 · KM1 · 2023
20 JAHRE
Modelle vom Modellbahner

Neuheiten Herbst 2023

|0| |1| |2|

Baureihe 18.4, Serie d & e, die „Hochhaxige“

Bild: Archiv Michael Meinhold

Elegant. Zuverlässig. Leistungsstark. Mit diesen Prädikaten kann man die Schnellzuglokomotiven der Gattung S 3/6 wohl am besten beschreiben. Über 25 Jahre wurde sie gebaut und in 159 Exemplaren geliefert. Die ersten Serien hatten Treibräder mit einem Durchmesser von 1.870 mm. Erst die Serien d und e wurden ab 1912 mit 2.000 mm Treibrädern gebaut. So konnten sie auch längere Streckenabschnitte mit Höchstgeschwindigkeit fahren, ohne das Vierzylinder-Verbundtriebwerk zu stark zu belasten. Aufgrund der großzügig dimensionierten Kessel war die S 3/6 wie keine andere „Länderbahn-Pazifik“ für Langläufe geeignet. Ihr zeitlos eleganter Auftritt fasziniert seit jeher Generationen von Eisenbahnfreunden. Entgegen der ersten Serien der S 3/6 und auch der legendären S 2/6, erhielten die „Hochhaxigen“ allerdings keine Stromlinien-Führerhäuser. Die 18 451 (ehemals bay. 3634) blieb erhalten und steht heute im Verkehrszentrum des Deutschen Museums München. Sie wurde 1912 von J. A. Maffei in München unter der Fabriknummer 3315 für die Königlich Bayerische Staatsbahn gebaut und war bei der DB bis 1952 im Dienst, bevor sie aufgearbeitet wurde, um dann wieder in grüner Länderbahnlackierung zu erstrahlen. Mit der S 3/6 der Serie d und e erfüllt KM1 einen lange gehegten Wunsch seiner Kunden.

Modell: Modell der Premium Edition, Hochleistungs-Motor, Multiprotokoll-Hochleistungsdecoder mit Energiespeicher und KM1 High-Quality-Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit Zylinderdampf und Dampfpfeife neuester Generation mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, servoelektronische Umsteuerung, servoelektronische Feuerbüchsentüre, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LEDs, rote Zugschlußbeleuchtung am Tender schaltbar, robuster Kardanantrieb mit kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen, verschleißarme und geräuschfreie Stromabnahme über Achslager, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, nachgebildete Schmierleitungen und Schmierpumpenantrieb, detaillierter Führerstand, originale Schraubkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, KM1-Kinelektrik für vorbildgerecht engen Kuppelabstand und zeitgleiches elektronisches und mechanisches Kuppeln von Lok und Tender. Erhältlich in verschiedenen Versionen von Ep. I bis IIIa und Museumsvariante.

| 1 | empfohlener Mindestradius in direkten S-Kurven 1394 mm, in einfachen Kurven 1020 mm, LüP ca. 69 cm, Gewicht ca. 6 kg
Art.-Nr. 101890 bis 101899 (NEM)

Bild: Archiv Michael Meinhold

Die Lok 3634 (ehemals 18 451) ist noch Heute im Deutschen Museum als Exponat zu bewundern.

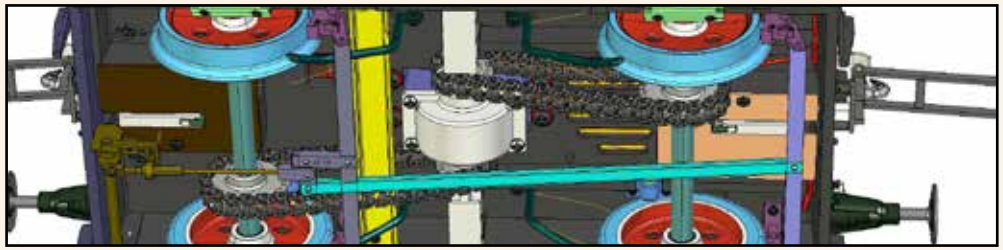
Kö 1 / BR 311

Das Vorbild wurde 1934 für den leichten Verschubdienst in Bahnhöfen und Bahnbetriebswerken gebaut und in die Leistungsgruppe I eingeteilt. Bereits ein Jahr später wurde von unterschiedlichen Herstellern eine verstärkte Einheitsbauart der Kö 1 produziert. Da diese nun mit 10 t ausreichend Gewicht hatte, um zuverlässig die Gleiskontakte auf den Strecken zu schalten, durfte diese 2. Generation auch die Bahnhöfe und Betriebswerke verlassen und kleine Güter- und Übergabezüge auf freier Strecke bespannen. Diese hatten dann auch einen stärkeren Motor mit Nennleistungen von 35-39 PS. Als die DB diese Maschinen übernahm, erhielten sie einen 50 PS Deutz Motor. Die Kö 1 war bei der DB bis Ende der 1970er Jahre, bei der DR bis in die 1980er im Einsatz. Zahlreiche Lokomotiven dieser Gattung sind noch heute museal erhalten. Obwohl diese Maschine der Lg I von denen der Lg II hinsichtlich der gebauten Stückzahlen übertroffen wurde, konnte man bis zuletzt auf sie nicht verzichten.

Bilder KM1 Serienmodelle, 1. Lieferserie Spur 1, 2013

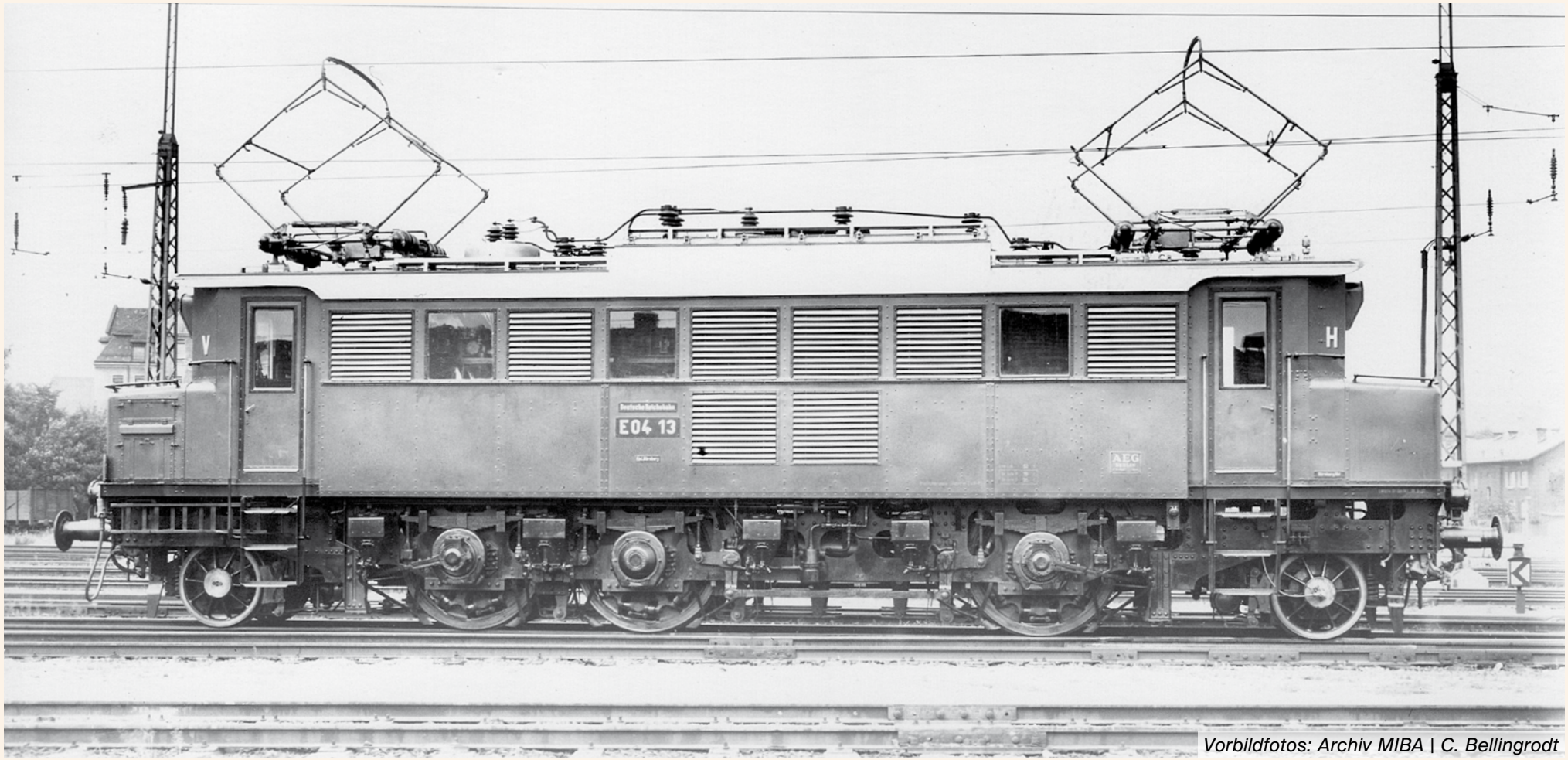
Modell: Modell der Classic Edition, Hochleistungs-Motor, Multiprotokoll-Hochleistungsdecoder mit Energiespeicher und KM1 High-Quality-Sound, Breitbandlautsprecher, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LEDs, Rangierbeleuchtung schaltbar, robuster Kettenantrieb auf beide Achsen mit kugelgelagertem Getriebe, Achsen kugelgelagert und gefedert, vorbildgerecht profilierte Räder, Federpuffer, detaillierter Führerstand, durchbrochene Lüftergitter, Radreifen aus Edelstahl, digital fernsteuerbare servomotorische Rangierbügel (Funktion heben und senken), originale Schraubkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Erhältlich in verschiedenen Versionen von Ep. II bis IV.

| 1 | Mindestradius 1020 mm,
LüP ca. 17,1 cm, Gewicht ca. 1,1 kg
Art.-Nr. 103121 bis 103132 (NEM)



E04 - Baureihe 104

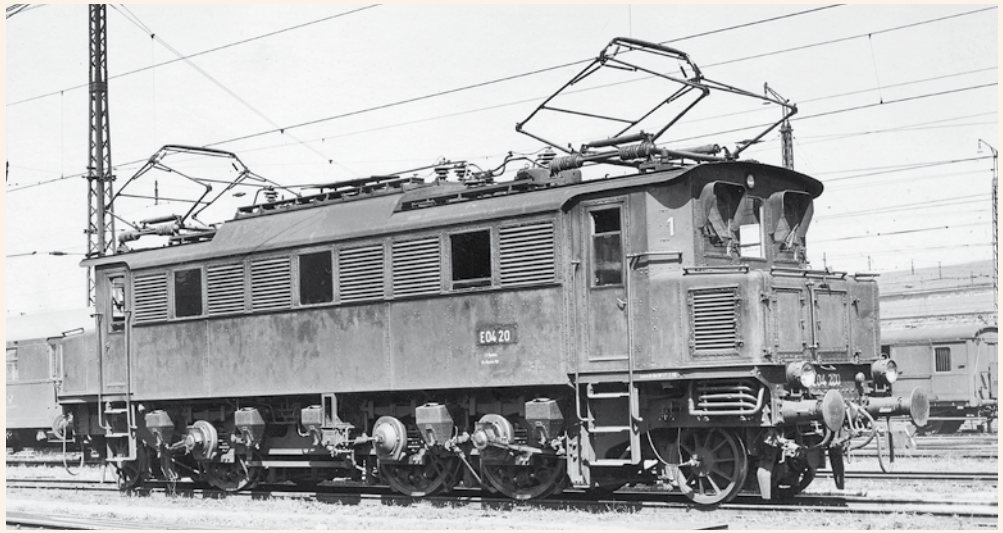
Die Baureihe E04 wurde vorwiegend für den Einsatz im mitteldeutschen Streckennetz konzipiert. Ab 1933 wurde mit der E04 01 bis E04 10 die erste von 3 Serien in Dienst gestellt. Gefordert war eine Geschwindigkeit von 110 km/h, die Maschine wurde jedoch bereits auf 130 km/h ausgelegt. Hierfür erwies sich der Federtopfantrieb nach Walter Kleinow als bessere Lösung im Vergleich zum Tatzlagerantrieb. Nach Testfahrten mit der E04 09 und einer erreichten Geschwindigkeit von 151,5 km/h am 28. Juni 1933, konnte dann die Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h erhöht werden. Zu den guten Laufeigenschaften trug auch eine Weiterentwicklung des Krauss-Helmholtz-Lenkgestells von AEG bei. Im Jahr 1939 wurde dann mit der E04 23 die letzte Lok dieser Reihe ausgeliefert. Sie bekam zudem noch eine Wendezugsteuerung. Nach dem Krieg verblieben 6 Lokomotiven bei der DB und 14 Exemplare bei der DR. Als 204 im Osten eingereiht, lief der letzte planmäßige Einsatz der E04 im Jahr 1976. Bei der DB waren die als Reihe 104 geführten Maschinen länger im Einsatz. Noch im Jahr 1980 wurde die 104 018-7 eingesetzt und bis zu ihrer Ausmusterung 1982 noch vor Sonderzüge gespannt. Vier Exemplare der E04 sind bis heute noch museal erhalten geblieben.

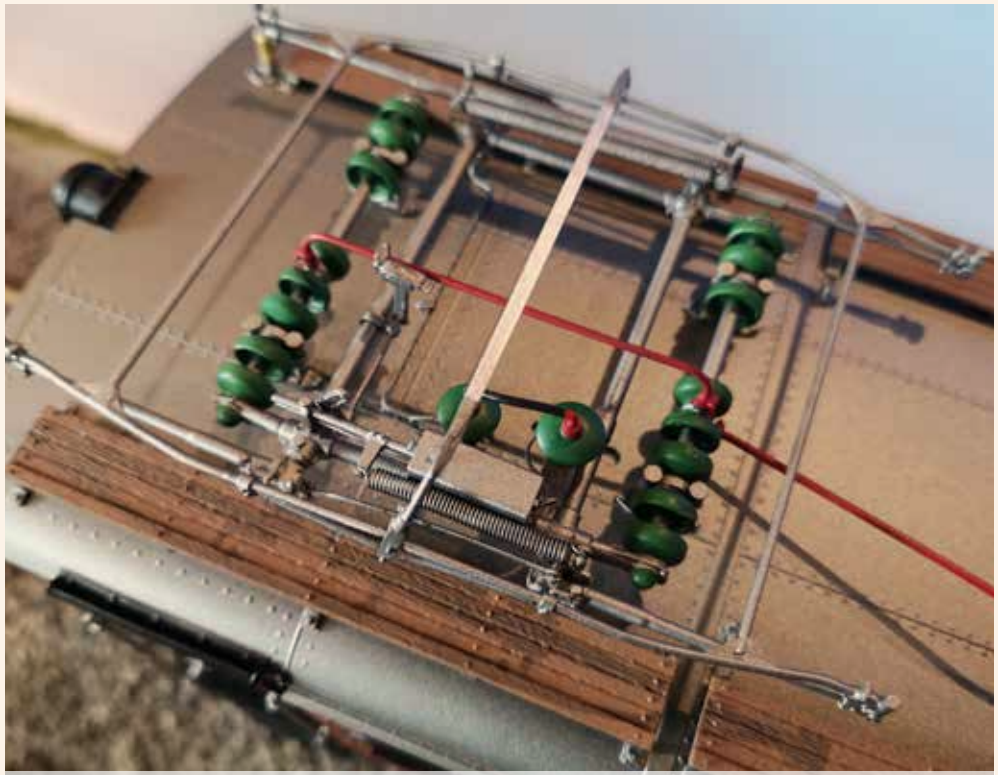


Vorbildfotos: Archiv MIBA | C. Bellingrodt

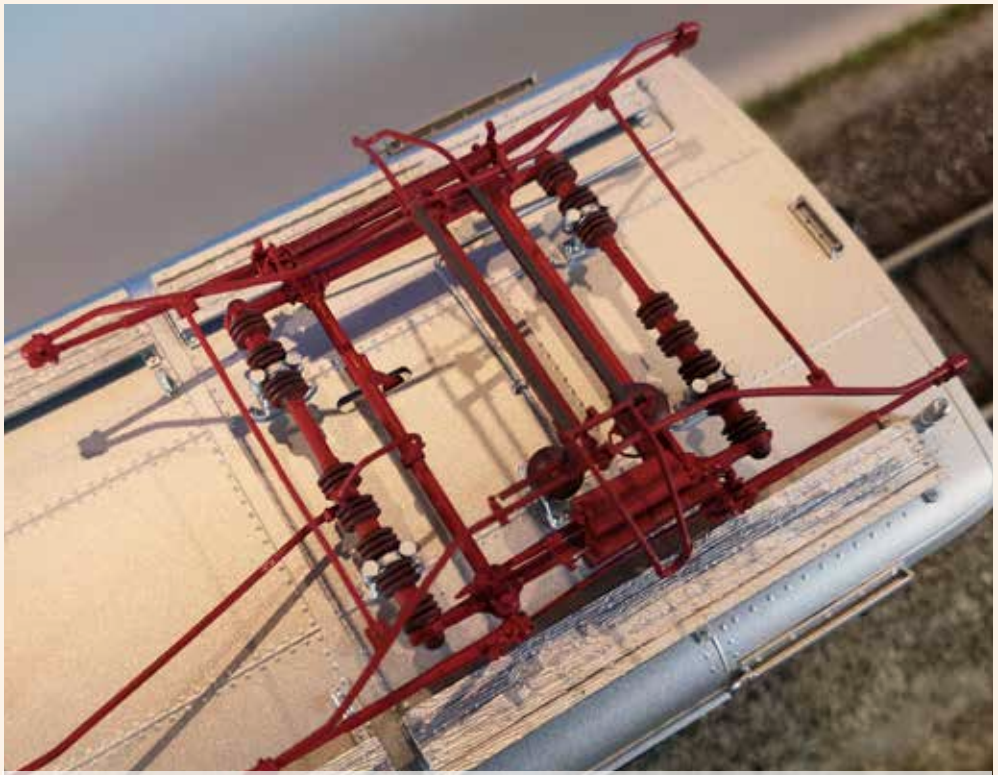
Modell: Modell der Premium Edition, Hochleistungs-Motor, Multiprotokoll-Hochleistungsdecoder mit Energiespeicher und KM1 High-Quality-Sound, Breitbandlautsprecher, funktionsfähiger und per Decoder schaltbarer Servoantrieb der Stromabnehmer, Führerstandsbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Lichtwechsel weiß/rot schaltbar, Warmlicht LEDs, robuster Kardanantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, alle Treibachsen wie im Original angetrieben, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, verschleißarme und geräuschfreie Stromabnahme über Achslager, Radreifen aus Edelstahl, Federpuffer, zu öffnende Führerhaustüren, detaillierter und mehrfarbig lackierter Führerstand, detailliert nachgebildeter Maschinenraum mit schaltbarer Maschinenraumbeleuchtung, originale Schraubkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Erhältlich in verschiedenen Versionen von Ep. II bis IV.

| 1 | Mindestradius 1394 mm, in S-Kurven in einfachen Radien 1020 mm, LüP ca. 47,3 cm, Gewicht ca. 4,5 kg
Art.-Nr. 100401 bis 100410 (NEM)





Stromabnehmer SBS 9 mit Aluschleifstück, hier auf dem Dach unserer E16 05



Stromabnehmer SBS 9 mit Doppelwippe, hier auf dem Dach unserer E16 16

Bayerische Schnellzugwagen AB3i / BC3i / C3i / Pw3i

Bereits im Jahr 1881 wurde bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn eine Bestimmung erlassen, dass bei schnellaufenden Zügen der Einsatz von zweiachsigen Wagen nicht mehr gestattet wurde. In Folge dessen wurden ab 1894 3-achsige Wagen mit einem Gesamtradstand von 9250 mm für den Einsatz im Schnellzugverkehr gebaut. Mit insgesamt rund 2500 gebauten Exemplaren stellten diese 3-Achser ca. 30% des Personenwagenparks des rechtsrheinischen bayerischen Eisenbahnnetzes und blieben fast 50 Jahre eine der bestimmenden Wagengattungen! Sie hatten einen genieteten Rahmen aus Walzprofilen und einen Holzaufbau mit Tonnendach. Die typischen Speichenradsätze der Länderbahn blieben bei diesen Fahrzeugen lange erhalten, wurden nach und nach jedoch durch Scheibenradsätze ersetzt. Die wichtigsten Typen zur Bildung von Zügen waren der AB3i (1./2. Klasse), der BC3i (2./3. Klasse) und am zahlreichsten der C3i (3.Klasse). Ursprünglich wurden sie mit Gasbeleuchtung und dazugehörigen Gastanks am Untergestell in Dienst gestellt. Später wurden die Waggons dann auf elektrische Beleuchtung umgerüstet. Am Wagenende waren die Übergänge zu den jeweils benachbarten Wagen offen und mit Scherengittern gesichert. Sie waren hinter den verschiedensten Dampf- und Elektrolokomotiven im Einsatz und passen besonders gut zu unseren Modellen der Gattung S 3/6, S 2/6 oder der P 3/5 H. Als Ergänzung zu diesen Personenwagen kommt der dazugehörige 3-achsige Packwagen Pw3i Bay 95, der auf demselben Fahrgestell aufgebaut ist.

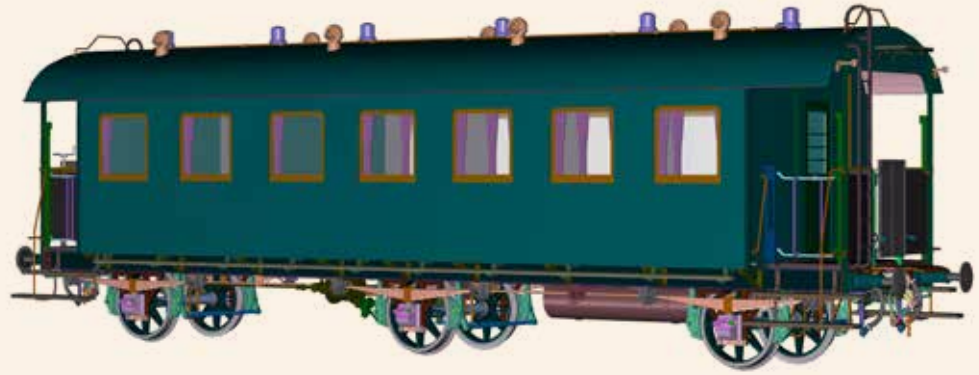
Bild: C3i bay 99, J. Claus, Ep. IIIb mit DB Keks

3D Konstruktion AB3i Bay 14

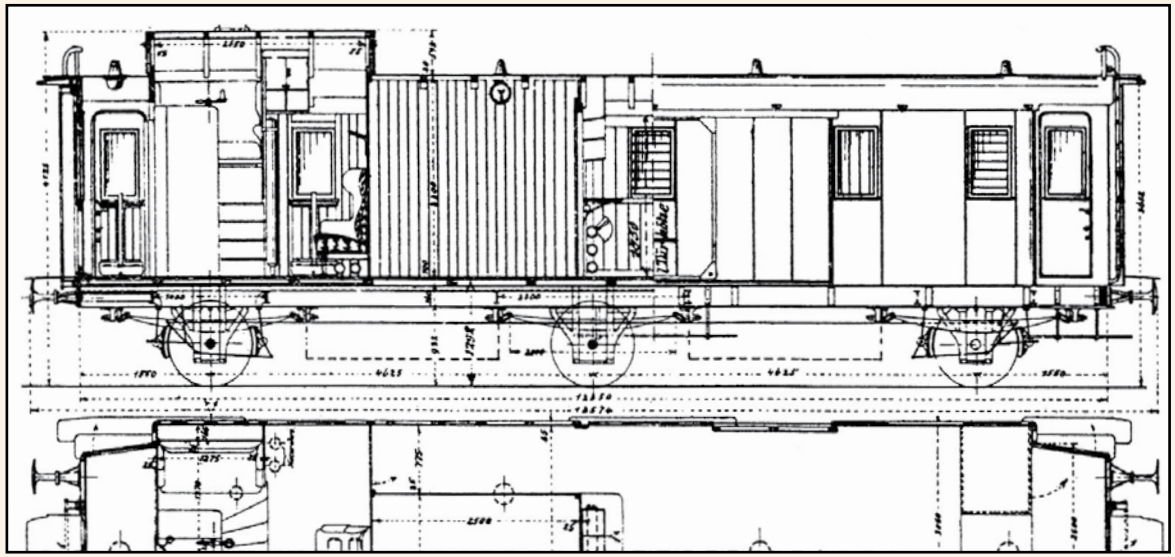
Modell: Handgefertigtes Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, zu öffnende Türen, originale Schraubkupplung, austauschbar gegen Funktionskupplung, Kurzkupplungs-Kinematik mit Normschacht, Multiprotokoll Funktionsdecoder mit Energiespeicher zum digitalen Schalten der Innenbeleuchtung, flackerfreie Innenbeleuchtung mit warmweißen LEDs, kugelgelagerte und gefederte Achsen, geräusch- und wartungsarme Stromabnahme über Achslager, epochengerecht detaillierte Inneneinrichtung, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung. Erhältlich in verschiedenen Versionen von Ep. I bis Ep. IIIb.

| 1 | Mindestradius 1394 mm in S-Kurven, in einfachen Radien 1020 mm, LüP ca. 43,5 cm / 42,4 cm, Gewicht ca. 1,5 kg
Art.-Nr. 205320 bis 205343B (NEM)

3D Konstruktion BC3i Bay 07



3D Konstruktion C3i Bay 99a



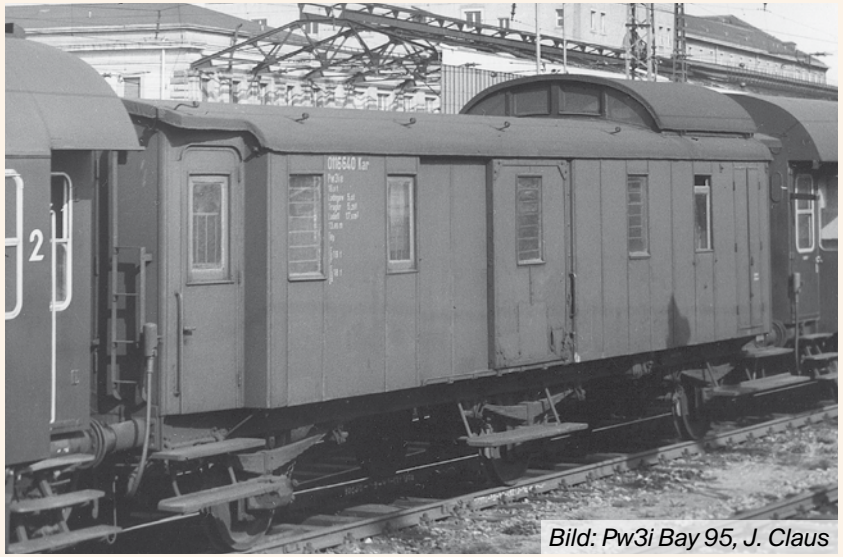
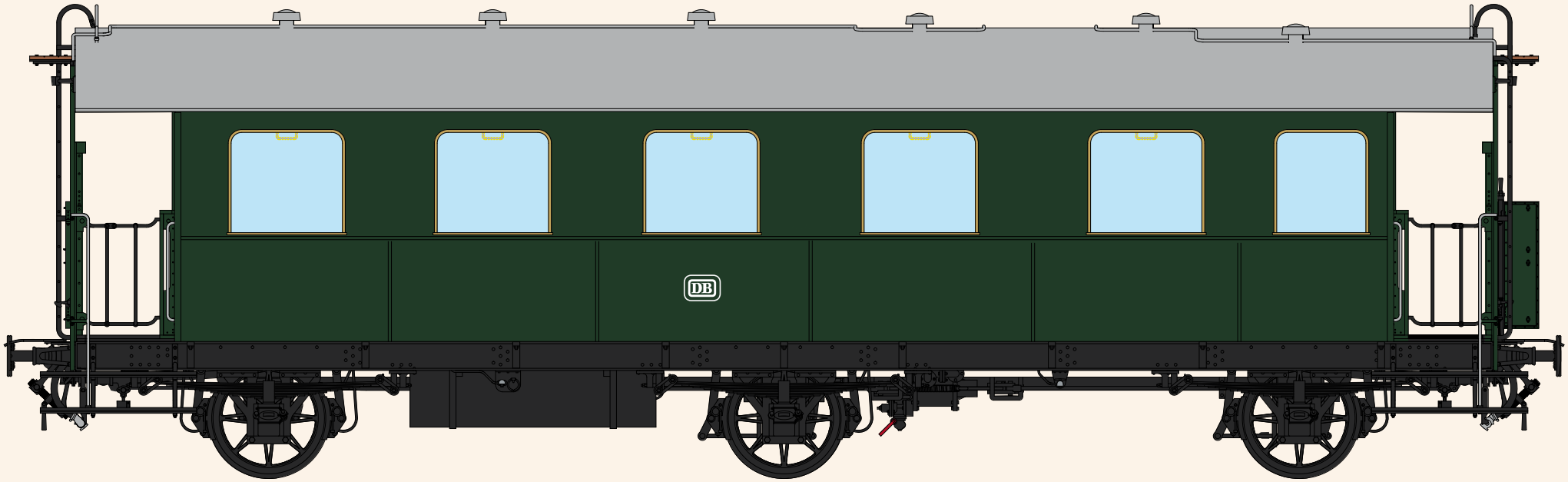


Bild: Pw3i Bay 95, J. Claus

Zweimal der AB3i Bay 14: Oben in der Farbgebung beige/grün der Epoche 1, darunter die Ausführung komplett in grün. Zuletzt trugen diese Wagen bei der DB sogar noch den „DB-Keks“.



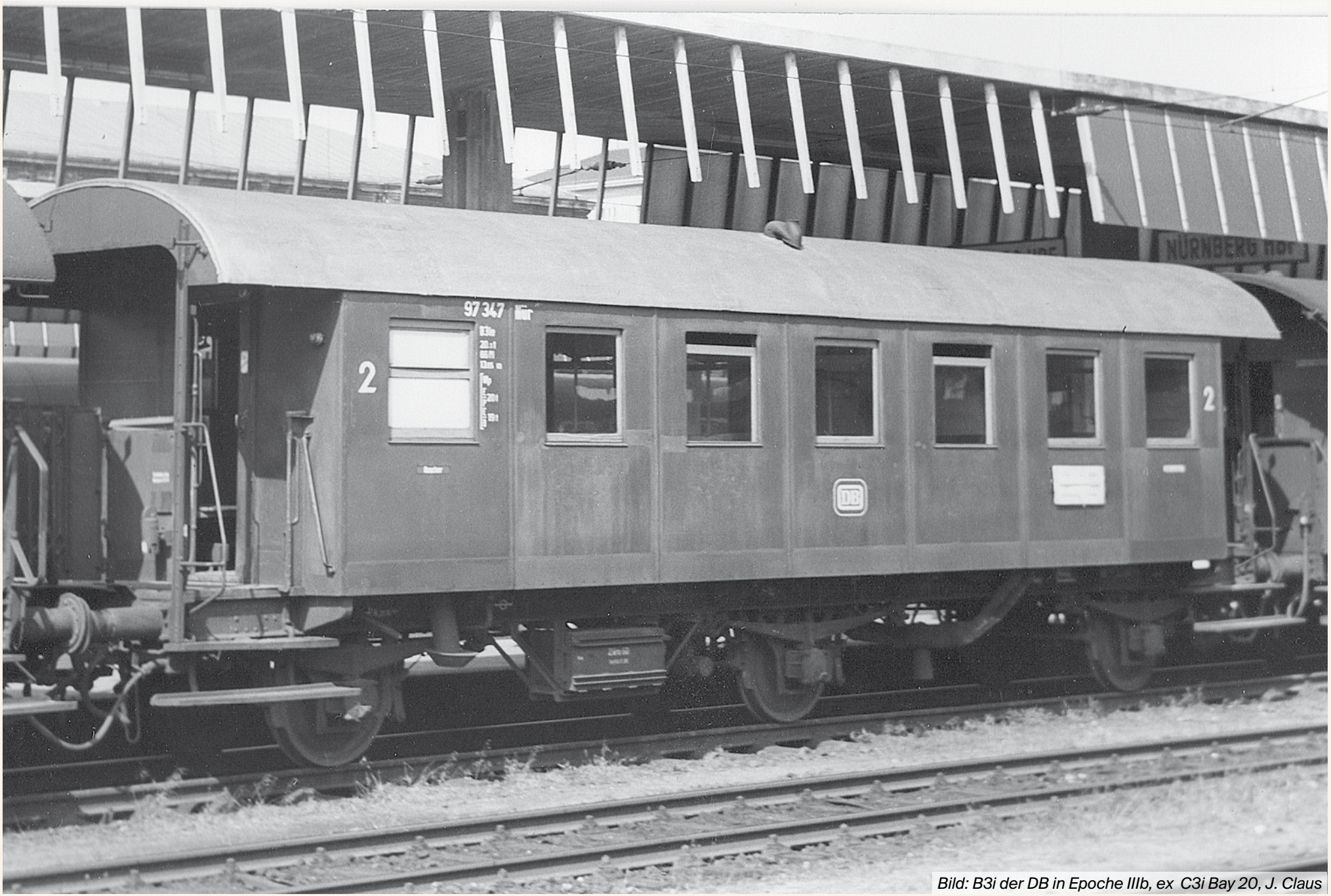


Bild: B3i der DB in Epoche IIIb, ex C3i Bay 20, J. Claus

DGW 266 mit 25 m³ und 33 m³ Ladevolumen

In den fünziger Jahren beschaffte die Deutsche Bundesbahn eine Serie 4-achsiger Schotterwagen, zunächst mit einem Fassungsvermögen von 25 m³. In diesen Waggons wurden Schüttgüter wie Schotter und Kies befördert. Die Tragfähigkeit betrug 42 t. Die Drehgestelle entsprechen der Bauart Minden-Dorstfeld BA 931. Die Fahrzeuge verfügen über obere und untere Drehschieber, sowie Rutschen mit aufstellbaren Gleitblechen. Damit ist es möglich, den Schotter bis zu einer Entfernung von 3 m neben dem Gleis zu verteilen. Von 1960 bis 1962 wurden dann Schotterwagen nachbeschafft, bei denen das Ladevolumen um 8 m³ auf 33 m³ vergrößert wurde. Hierzu wurde unter anderem der Schüttgutbehälter um 500 mm erhöht. Die Lastgrenze C betrug nun 57,5 t. Ansonsten blieb die Konstruktion unverändert. 1996 wurden unter anderem diese Wagen an die KIROW Leipzig AG verkauft und sind seitdem auch als Privatgüterwagen in den Bestand der DB AG eingereiht.

Bilder KM1 Serienmodelle Spur 1, 2013

Modell: Modell der Premium Edition mit detailliertem Wagenunterboden und kompletter Bremsanlage, originale Schraubkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen, flexible und kuppelbare Bremsschläuche, Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte und epochentreue Lackierung und Beschriftung, zu öffnende Zettelkästen, komplette Neukonstruktion. Erhältlich in verschiedenen Versionen von Ep. IIIa bis Ep. V.

Limitierte Einmalserie 2023!

| 1 | Mindestradius 1020 mm,
LüP ca. 31,5 cm, Gewicht ca. 1 kg
Art.-Nr. 206641 bis 206648 (NEM)

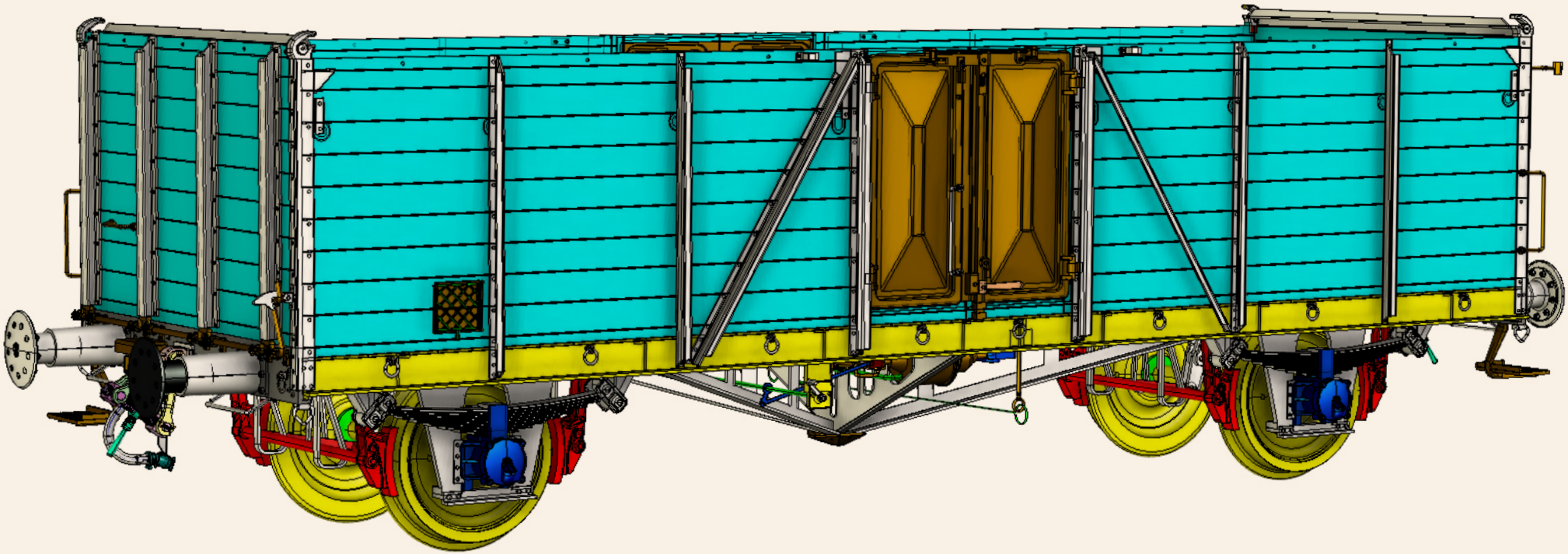
Bilder KM1 Serienmodelle Spur 1, 2013

85
4

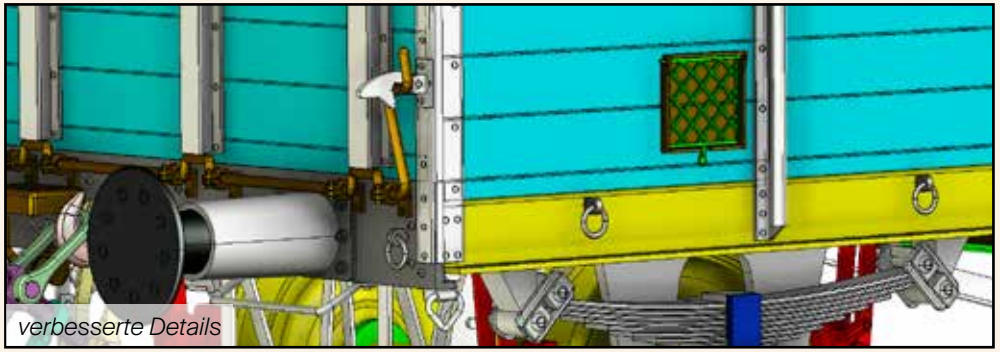
Ommr 33 EUROP-Wagen der SNCB, CFL und SNCF

Dieser Wagentyp besitzt das gleiche Fahrgestell wie die Wagen des Gattungsbezirkes Linz, aus diesem Grund gilt auch für sein Ladegewicht die gleiche Regelung. Zugelassen war der Ommr 33 wie sein Schwesterwagen für maximale Geschwindigkeit bis 75 km/h. Auch er wurde in einem kurzen Zeitraum in beachtlichen Stückzahlen gebaut. 41.115 Wagen dieser Gattung verließen zwischen 1939 und 1943 die Werkshallen der Waggonfabriken. Manche der Fahrzeuge wurden mit Bremserbühne ausgestattet und erhielten ein Kriegsbremserhaus aus Blech mit rundem Dach. Die Bordwandhöhe betrug 1,50 m, die Stirnwände waren abklappbar konstruiert. Anfänglich wurde der Hochbordwagen noch mit dem Schriftzug "Deutsche Reichsbahn" versehen, an später ausgelieferten Wagen wurde nur das Kürzel "DR" angeschrieben. Im Einsatz waren diese Fahrzeuge bis zur Ep. IV und wurden erst 1973 bei der DB ausgemustert. Nach dem Krieg verbleiben viele Wagen bei ausländischen Bahngesellschaften, verkehrten jedoch als EUROP Waggons auch regelmäßig in Deutschland. Sie hatten je nach Bahngesellschaft auch andersfarbige Lackierungen und selbstverständlich auch entsprechende Anschriften.

KM1 fertigt 3 Varianten der SNCB, CFL und SNCF als exklusives Sondermodell 2023 für Inhaber der Direkt-Plus Kundenkarte.



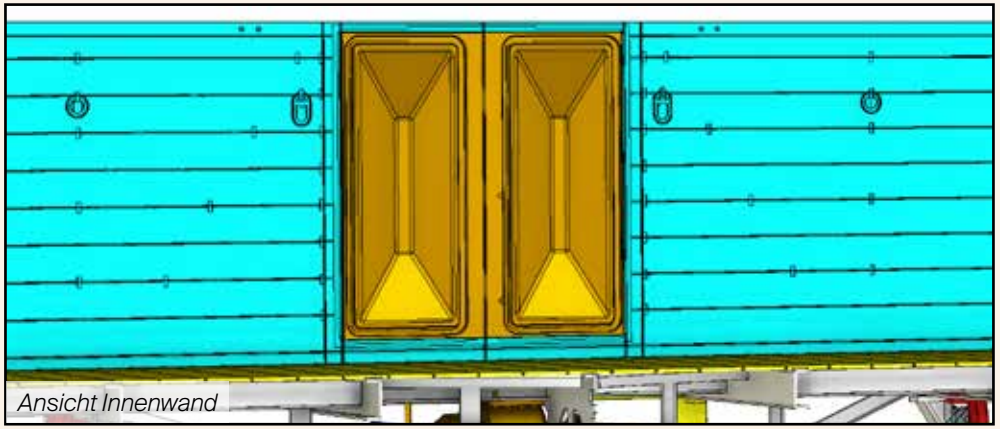
Bilder: KM1 3D Konstruktion, Stand Juli 2023

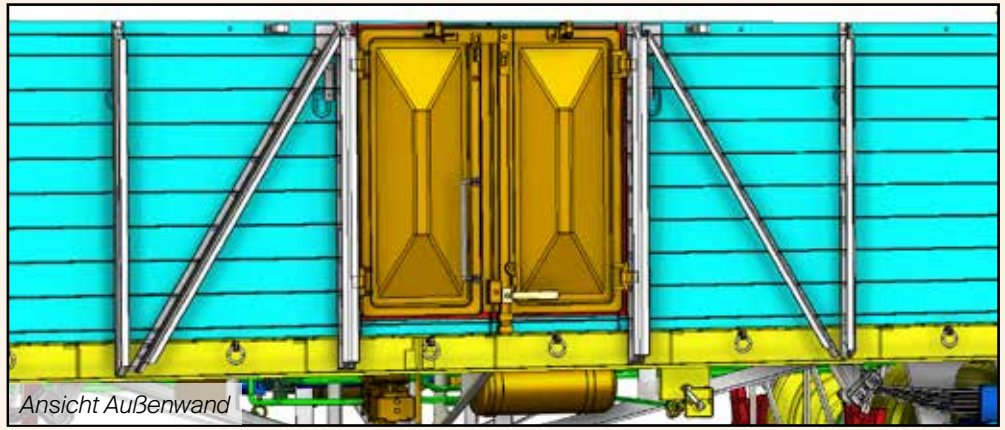

verbesserte Details

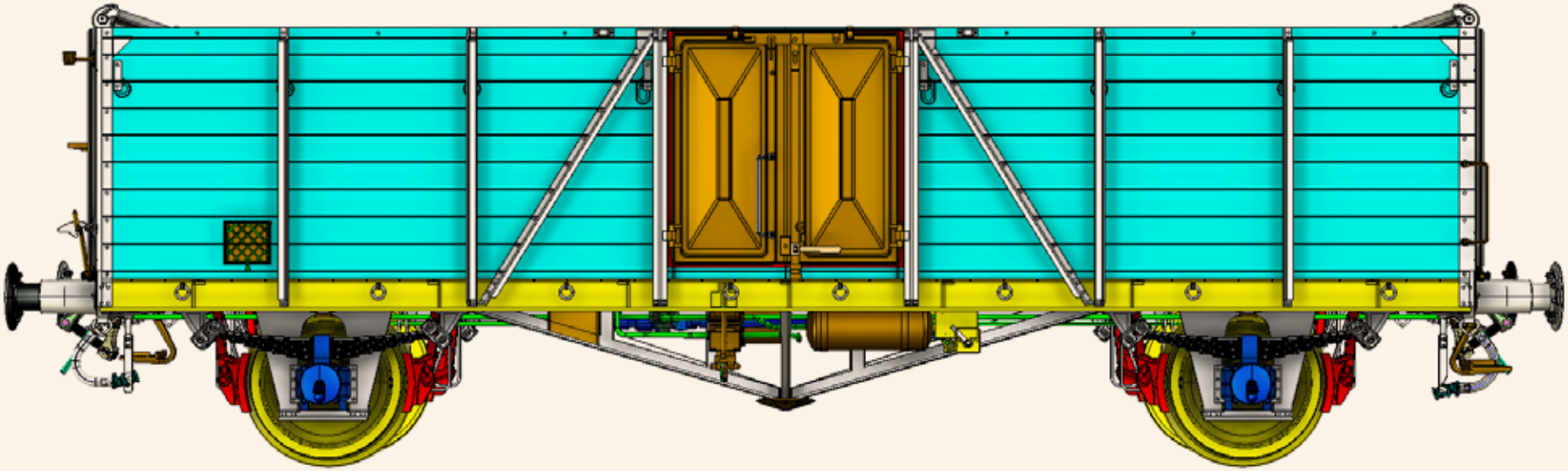
Modell: Modell der Limited Edition mit detailliertem Wagenunterboden und kompletter Bremsanlage, originale Schraubkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen, flexible und kuppelbare Bremsschläuche, Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte, epochentreue Lackierung und Beschriftung, zu öffnende Zettelkästen, komplette Neukonstruktion mit vielen Detailverbesserungen am Wagenkasten, Chassis und Fahrwerk. Ausführung ohne Bremserhaus. Erhältlich in verschiedenen Versionen von Ep. IIIa bis Ep. IV.

Limitierte Einmalserie 2023!

| 1 | Mindestradius 1020 mm,
LüP ca. 31,5 cm, Gewicht ca. 1 kg
Art.-Nr. 203388A - 203388C (NEM)


Ansicht Innenwand

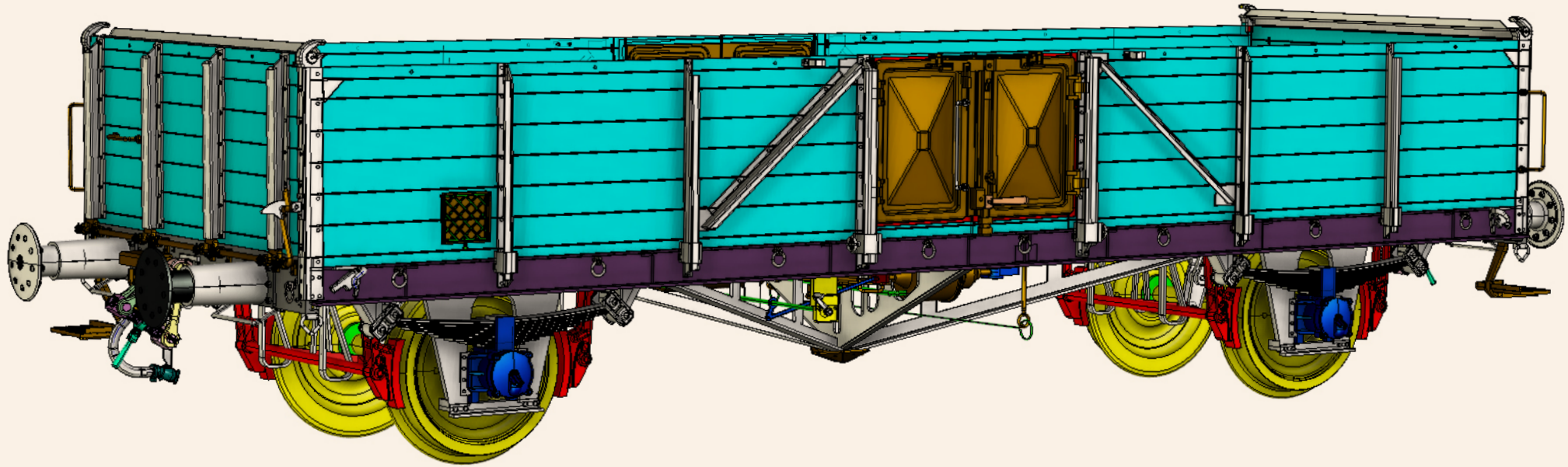

Ansicht Außenwand



Ommr 32 EUROP-Wagen der CFL und SNCF und Bahndienstwagen

Die von 1939 bis 1941 in großer Stückzahl beschafften offenen Güterwagen der Bauart Ommr 32 hatten eine Bordwandhöhe von nur 1 m und wurden ursprünglich speziell für den Transport von Straßenfahrzeugen entwickelt. Zu diesem Zweck konnten die hölzernen Seitenwände vollständig abgebordet werden. Ansonsten waren diese Fahrzeuge zum Transport für alle Güter zugelassen. Erkennbar war dieser Wagen weiterhin an einem großen räumlichen Sprengwerk mit außen liegenden Rahmenwangen und einem Achsstand von 6 m. Ursprünglich waren diese Wagen für ein Ladegewicht von 20 t konstruiert. Ihre Fahrwerke waren jedoch verstärkt ausgeführt und für eine Achslast von 25 t geeignet. Nach einer Verfügung der Deutschen Reichsbahn vom 21. März 1940, welche zur besseren Ausnutzung der Ladekapazität von Güterwagen führen sollte, wurde für einige Fahrzeugtypen für die Dauer des Krieges die Beladung mit bis zu einer Tonne über dem ursprünglich zugelassenen Ladegewicht genehmigt. Auch die Fahrzeuge des Gattungsbezirkes Linz fielen unter diese Sondergenehmigung, so dass sie mit 25,5 t beladen werden konnten. Nachweislich haben auch einige Fahrzeuge dieses Typs das Ladegewichtszeichen für 25 t angeschrieben bekommen. Fahrzeuge mit Handbremse erhielten einen offenen Bremserstand. Im Jahr 1959 zählt die Bahn noch einen Bestand von 24.735 Ommr 32! Die letzten ihrer Art wurden erst im Jahr 1977 ausgemustert. Mit den abnehmbaren Bordwänden wurde dieser schwer belastbare Wagen zu einem echten Universaltransportmittel der DB für verschiedenste Güterladungen, die von landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen über Kohle, Holz, landwirtschaftlichen Erzeugnissen bis hin zu Baumaterialien reichten. Ein echter Universal-Waggon, der nicht zuletzt wegen seines besonderen Aufbaus jede Anlage bereichert.

KM1 fertigt 3 Varianten der CFL, SNCF und einen DB Bahndienstwagen (Abfallwagen) als exklusives Sondermodell 2023 für Inhaber der Direkt-Plus Kundenkarte.



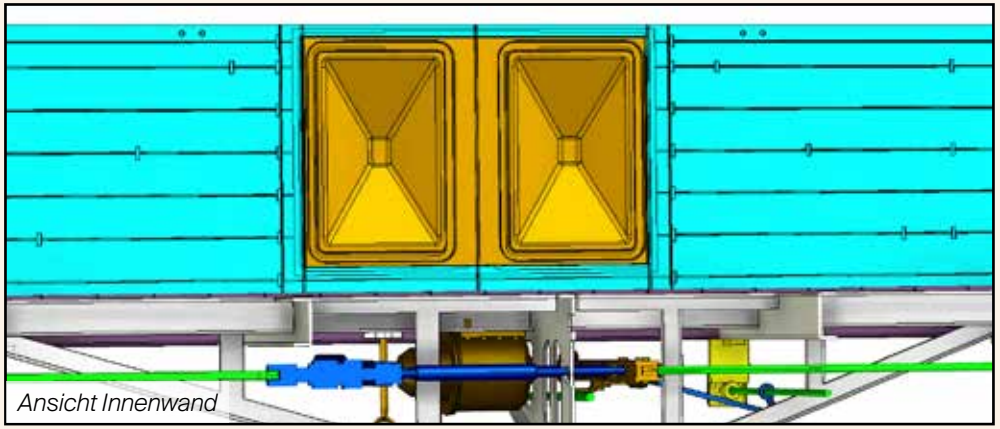
Bilder: KM1 3D Konstruktion, Stand Juli 2023

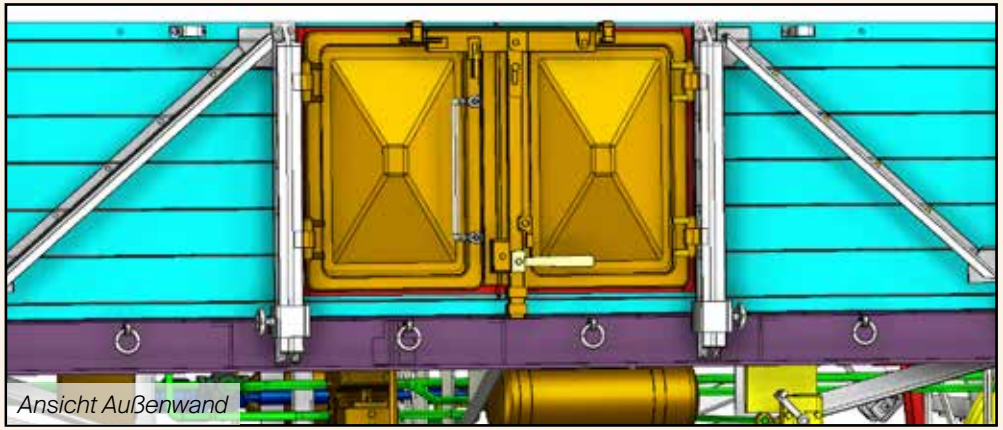
verbesserte Details

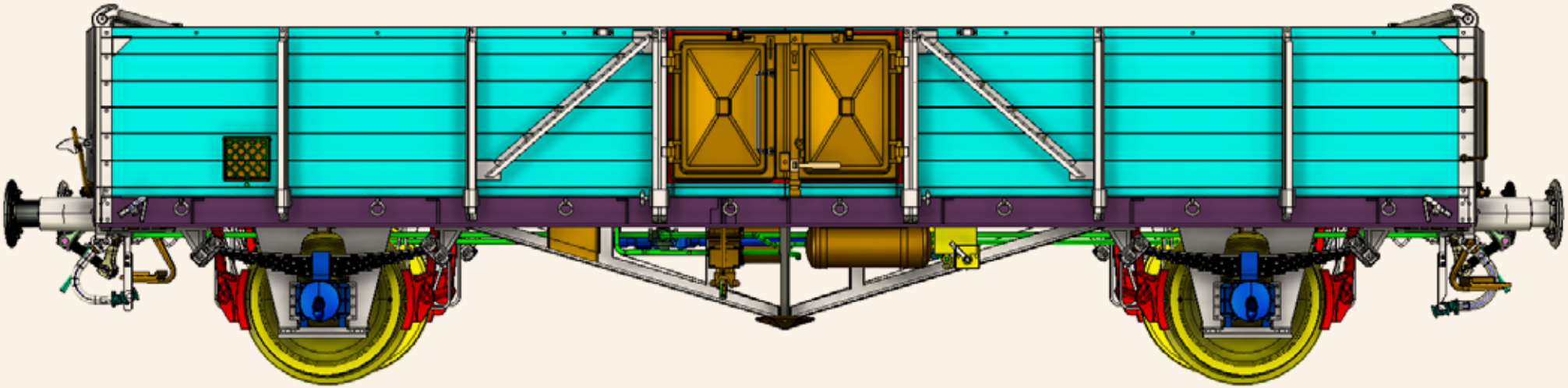
Modell: Modell der Limited Edition mit detailliertem Wagenunterboden und kompletter Bremsanlage, originale Schraubkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen, flexible und kuppelbare Bremsschläuche, Federpuffer, kugelgelagerte und gefederte Achsen, beidseitig profilierte Räder, vorbildgerechte, epochentreue Lackierung und Beschriftung, zu öffnende Zettelkästen, komplette Neukonstruktion mit vielen Detailverbesserungen am Wagenkasten, Chassis und Fahrwerk. Ausführung ohne Bremserbühne. Erhältlich in verschiedenen Versionen von Ep. IIIa bis Ep. IV.

Limitierte Einmalserie 2023!

| 1 | Mindestradius 1020 mm,
LüP ca. 31,5 cm, Gewicht ca. 1 kg
Art.-Nr. 203288A - 203288C (NEM)


Ansicht Innenwand


Ansicht Außenwand



Digitalzentrale System Control 9

Seit einigen Jahren schon beschäftigt sich KM1 mit der Entwicklung einer neuen „großen“ Zentrale mit 9 A Gleisausgang für große Anlagen und Modellbahnen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen:
Die System Control 9 bringt nicht nur viel mehr Leistung als das Vorgängermodell, auch in Sachen Konnektivität und Kompatibilität setzt sie im wahrsten Sinn Maßstäbe. KM1 kooperiert bereits seit vielen Jahren mit TAMS Elektronik. Die aus deren Haus stammende MC2 steht Pate für die neue SC9, jedoch mit signifikanten Erweiterungen und Anpassungen bei Hard- und Software, speziell für große Spurweiten. So werden z.B. die von der SC7 bekannten Gleisanschlußklemmen mit 4 mm² Kontaktfläche übernommen, Geräte und Rückmelder mit L-Net B oder T können weiterverwendet werden, ebenso wie alle früheren Zentralen von KM1 – egal ob als Booster oder Steuergerät im Slave-Modus.
Der Clou der neuen SC9 steckt vor allem in der Kompatibilität zu älteren Geräten, ohne die Zukunft zu verbauen. Egal ob der Modellbahner zuhause noch eine „Lokmaus“ hat oder die Zentrale via Smartphone oder Laptop, über LAN oder Funk steuern will – die browserbasierte Benutzeroberfläche macht alles intuitiv und einfach nutzbar.

- Flexibel und zukunftssicher: Die neue SC9 kann flexibel, nicht nur mit Steuergeräten aus dem Hause KM1 bedient werden. Auch andere, sogar ältere Handregler und Bedienteile (z.B. MC2, MC3, Daisy I + II, Lokmaus, LH 101 etc.) können verwendet werden – selbstverständlich auch die Handregler der SC4 oder als Funklösung die System Radio!
- Universell und kompatibel: Für DCC (14, 28, 128 Fahrstufen), DCC-A, RailCom, MM, MM2, m3, s88-N, X-Net, L-Net (B +T), BiDiB, CAN
- Unabhängig: Die SC9 ist 100% unabhängig von Apps oder Betriebssystemen durch ein integriertes Web-Interface – die Browser-basierte Bedienoberfläche garantiert die (Fern-) Bedienung der SC9 mit allen Geräten, die einen Browser haben! Das bedeutet auch Smartphones, Tablets, Laptops, Computer... so bleibt die SC9 unabhängig und zukunftssicher!
- Einfache Lösungen für große Ansprüche: Für die Konfiguration der digitalen Umgebung und die Programmierung der Decoder kommen vertraute Medien (Smartphone, Tablet, PC) zum Einsatz. Die Benutzer-Oberfläche ist intuitiv bedienbar. In Planung ist auch eine direkte Funkverbindung zwischen Smartphone (oder Tablet) und Zentrale – ohne Netzwerk. So wird Ihr Gerät zur Steuereinheit und Fernbedienung. Und wenn sie es einmal wechseln, kann auch das neue Mobilgerät die SC9 via Browser / W-LAN steuern. Die Hardware seitens SC9 wird dafür bereits mitgeliefert!
- Innovativ und zukunftssicher: Im Inneren steuert ein 32-Bit-Prozessor mit ARM-Architektur. Die Anbindung an den PC erfolgt über eine LAN-Schnittstelle.
- Offene Bedienkonzepte: Ob digitales (Hand-) Steuergerät (SC7, SC4, System Radio, Handregler anderer Hersteller), Smartphone oder Tablet bis zum PC: Die SC9 „kann mit allen!“
- Übersichtlich: Der Betriebszustand wird am Display angezeigt. RGB-LEDs im Gehäuse signalisieren über den von Weitem farbig sichtbaren Schriftzug „SC9“ den Betriebszustand der Zentrale: Stop / Go
- Von Klein bis Groß: Der integrierte Booster liefert bis zu 9 A Strom. Kurzschlussempfindlichkeit und Gleisspannung sind individuell einstellbar (1 - 9 A bzw. 8 - 22 V).
- Zentrale mit Power: Die SC9 wird ab Werk mit passendem 220 W (24 V / 9 A) Netzteil geliefert, das die Zentrale und die Gleise im Boosterabschnitt des integrierten Boosters versorgt.
- Alles in Allem: Zum sofortigen einfachen Start sind die wichtigsten Kabel und Zubehörteile ab Werk mit dabei. Ob LAN-Kabel, Klemmen oder Halterungen, es kann gleich losgehen!

Digitalformate
- Motorola-I und –II
- DCC (entsprechend NMRA-und RCN-Standard)
- m3 (zur Ansteuerung von mfx-Decodern, keine Rückmeldungen)

Fahrzeugdecoder-Adressen
- Motorola: 255 (1 – 255)
- DCC: 10.239 (1 – 10239)
- m3: 16.384

Fahrstufen
- Motorola: 14 oder 27 (a oder b)
- DCC: 14, 28 oder 128
- m3: 128

Funktionen
- Motorola: Funktion, F1 bis F4
- DCC: F0 bis F31 bzw. F32.768
- m3: F0, F1 bis F14

Zubehördecoder-Adressen
- Motorola: 1.020 (1 – 1.020)
- DCC: 2.040 (1 – 2.040)
- m3: ---

Rückmeldeformate
RailCom:
- integrierter globaler RailCom-Detektor
- RailCom-Cutout beim integrierten Booster abschaltbar

DCC-A:
- ermöglicht die automatische Anmeldung von DCC-Fahrzeugdecodern bei der Zentrale
- Die Erweiterung des DCC-Formats wird voraussichtlich 2022 verabschiedet.

Ausgangsstrom
- max. 9 A

Integrierter Booster, Ausgangssignal: symmetrisch

Spannungsversorgung
- Schaltnetzteil 24 Volt / 9 A / 220 W (im Lieferumfang enthalten)
- zur Versorgung der Zentrale und der Gleise im Boosterabschnitt des integrierten Boosters

Kurzschlussempfindlichkeit
- 1 - 9 A
- einstellbar in Schritten von 0,5 A

Schnittstellen
Für den Anschluss externer Steuergeräte:
- Märklin CAN-Bus (Mini-Din 10-polig)
- LocoNet (RJ 12)
- EasyNet (RJ 45)
- XpressNet (RJ 12)
- rec / „Sniffer“ (2-polig)

Computer-Schnittstelle:
- LAN (RJ 45)

Sonstige Schnittstellen:
- Stromversorgung
- Hauptgleis und DCC-Programmiergleis
- externer Booster (wahlweise Märklin-kompatibel oder DCC-konform)
- BiDiB (RJ 45)
- s88-Rückmeldemodule (RJ 45 entsprechend Standard s88-N). Maximale Anzahl von s88-Modulen: 64 s88- oder s88-kompatible Module (1.024 Kontakte)

Abmessungen und Gewicht der Zentrale (ohne Netzteil)
- Abmessungen: 170 x 150 x 82 mm
- Gewicht: 890 g

Ausgangsspannung
- 8 bis 22 V Digitalspannung (geregelt)
- einstellbar in Schritten von 1 V

Bilder: KM1 Prototyp, Stand April 2022

System Control 9 inkl. Netzteil und Zubehör (Kabel, Anschlussstecker etc.)
Art.-Nr. 430040

Optionaler System Radio Handregler als Ergänzung zu 430040 mit vorgerüstetem Funkmodul (kompatibel zum System Radio Receiver)
Art.-Nr. 430006

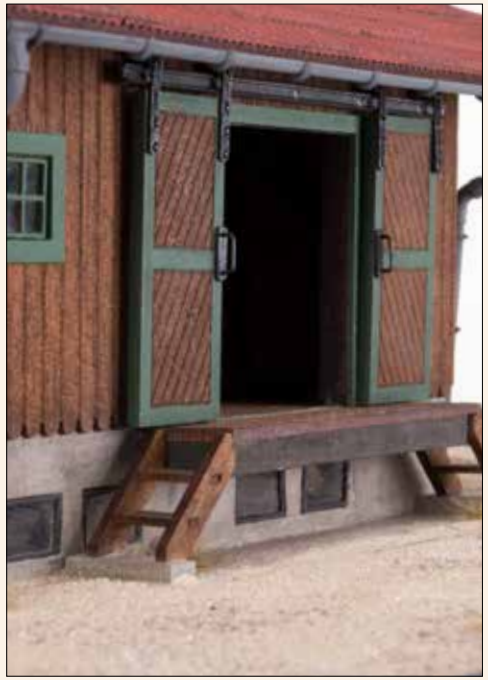
Optionaler System Radio Receiver als Ergänzung zu 430006
Art.-Nr. 430006-1

Bayerische Agentur - Haltepunkt „Lauingen“

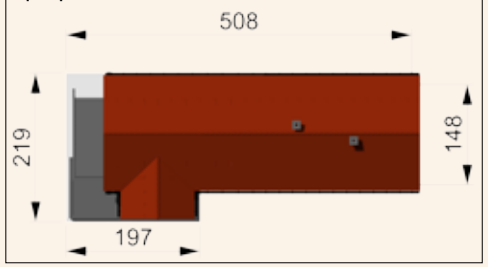
Bereits im Jahr 1901 wurde die Strecke der Härtsfeldbahn eröffnet und im Jahr 1905 bis Dillingen erweitert. Obwohl Lauingen bereits einen Regelspur-Bahnhof hatte, wurde auch die meterspurige Bahnlinie angeschlossen und der Haltepunkt „Lauingen“ vorgesehen. Vorgabe für den Bau war die „Verwendung der bayerischen Normgebäude aus Holz“. So entstand dort ein typisch bayerisches Agenturgebäude, das aufgrund seines Standorts etwas außerhalb der Stadt einen zusätzlichen 2. Klasse Warteraum erhielt. Ein Warteraum 3. Klasse, ein Dienstraum, ein Schlafraum, eine kleine Vorhalle und ein Güterschuppen mit seitlicher Schüttrampe und Vordach vervollständigten den Nebenbahnhof. Auch ein Dienstwohngebäude und ein Aborthäuschen gehörten zu diesem reizvollen Ensemble. Es gab zudem ein Lade- und Ausweichgleis am Bahnhof, das Rangierfahrten und Ladeszenen im Güterverkehr ermöglicht. Davor befand sich ein großer Lagerplatz. Bis zum Rückbau der Strecke im Jahr 1973, war das Lauinger Agenturgebäude durchgehend in Betrieb. Die genormten bayerischen Gebäude könnten auch an jeder beliebigen Regelspurstrecke stehen und sind so für viele denkbare Haltepunkte von Nebenbahnen geeignet. Ein universelles und glaubhaft umsetzbares Vorbild zur Realisierung von Dioramen und Nebenstrecken auf Modellbahnanlagen der Maßstäbe Null, Eins und IIm. Wir fertigen diesen Bausatz komplett in Lauingen und auf Wunsch mit dem individuellen Namen Ihrer gewünschten Haltestelle! Eine passende Innenausstattung ist in Planung, das Dienstwohngebäude und das Toilettenhäuschen sind ebenfalls in Arbeit.

Bilder: KM1 Modellbau, Handmuster Spur 0, *März 2023*

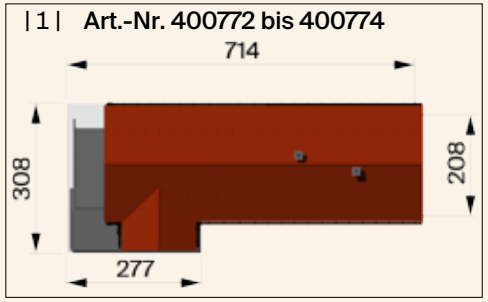
Modell: Hochdetaillierter Bausatz mit lasergravierten und -geschnittenen Teilen aus HDF, Holz und Kunststoff, originalgetreu gravierte Holzstruktur, 3D gedruckte Teile wie komplette Dachrinnen mit Fallrohren, Bögen und Rinnenhaltern, Lampen, Türgriffe, Dachziegel und Firstziegel in Originalform, inklusive Grundplatte mit vorbildgerechter Aufteilung der Innenwände samt Kaminen, Türen und Fußböden, Fenster aus Acrylglas, fein nachgebildetes Fachwerk mit Bretterverschlag beim Güterschuppen, optionale LED-Beleuchtung und Finescale Innenausstattung erhältlich.



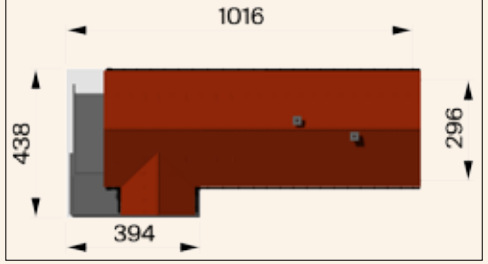
|0| Art.-Nr. 460772 bis 460774



|1| Art.-Nr. 400772 bis 400774



|2| Art.-Nr. 480772 bis 480774



Drehorgler Didi

Die Geschichte der Drehorgel soll rund 500 Jahre alt sein. Die tatsächlichen Anfänge liegen leider etwas im Dunkeln. Als Erfinder fällt immer gerne der Name des Jesuitenpaters Athanasius Kircher (1601 - 1680), doch erst mit Johann David Silbermann ist der erste deutsche Drehorgelbauer Mitte des 18. Jahrhunderts nachgewiesen. Im gleichen Jahrhundert kamen sogenannte Serinetten (Vogelorgeln) zum Einsatz, die durch Vorspiel vorwiegend Kanarienvögeln den „geschmackvollen Gesang“ beibringen sollten. Weiter wurden Walzenorgeln für die Kirche, den Salon, als Attraktion auf Jahrmärkten und für Gaukler gebaut. Im 20. Jahrhundert gehörte die Drehorgel dann schnell zum Straßenbild in größeren Städten. Vor allem Kriegsinvaliden diente sie zum Broterwerb und war so bis weit in die 1960er Jahre auch an Bahnhöfen ein oft erlebtes Musikinstrument. Nostalgische Beweggründe haben sie bis zum heutigen Tag trotz Rundfunk und Audiostreaming nicht aus der Mode kommen lassen.

Limitierte Einmalserie mit 30 Exemplaren, 100% Made in Germany!

Modell: Präzise handgefertigtes und bemaltes Figurenset mit Drehorgelspieler, Drehorgel und Hundefigur, eingebauter Lautsprecher, optimal nutzbar in Verbindung mit unserem „Scenic Sound“: Die Musikstücke sind mit zuweisbaren Magnetartikeladressen abrufbar!

|0| **Art.-Nr. 460101**
|1| **Art.-Nr. 400101**
|2| **Art.-Nr. 480101**

Kameramann Klaus - Film ab!

Als die Bilder laufen lernten. Heutzutage ist das Erstellen eines Videofilms nahezu jedem möglich. Ob mit Smartphone oder Digitalkamera, die bewegten Bilder sind zweifellos immer ein Hingucker und transportieren oft mehr an Emotionen, Atmosphäre und Informationen, als ein Foto allein. Die Geräte sind erschwinglich und liefern sehr gute Qualität. Doch vor nicht allzulanger Zeit, war die Filmkunst denen überlassen, die sich dieses Metier als Beruf ausgesucht hatten. Brennweite, Blende, Einstellung, Ton - alles musste fachkundig justiert werden, um das optimale Ergebnis zu erhalten und die Szene auf Zelluloid zu bannen. Was wurde nicht alles gefilmt und verfilmt! Gott sei Dank auch alte Eisenbahnen, Züge und deren historische Einsätze . Mit dem Kameramann bringen wir eine filigrane Figur zur Gestaltung von besonderen Szenen auf den Modellbahn-Anlagen. Ob Sie sich eine Figur zum Selbstbemalen oder eine von uns fertig bemalte Premium Figur gönnen, eines haben Sie gemeinsam: 100% Made in Germany.

Die fertig bemalte Figur ist auf eine Stückzahl von 30 Exemplaren limitiert!

Modell: Präzise handgefertigtes und bemaltes Figurenset mit Kameramann und Filmkamera, geliefert auf einem stabilen Sockel. Figur und Kamera können Sie auf Wunsch auch nach Erhalt vom Sockel abtrennen.

|0| **Art.-Nr. 460102**
|1| **Art.-Nr. 400102**
|2| **Art.-Nr. 480102**

E
HAMA
Wir arbeiten daran!

Gesamtkatalog 2023

Model - Engineering - Passion.

KM1

Modelle vom Modellbahner!

KM1 Modellbau e. K.
Ludwigstraße 14
89415 Lauingen

Tel.: 0049-(0)9072 – 922 67 0
Mail: info@km-1.de
Web: www.km-1.de

Irrtümer, technische und optische Änderungen vorbehalten. Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen. Bilder: KM1 Modellbau, wenn nicht anders angegeben. Alle Rechte vorbehalten. Mit Erscheinen dieses Katalogs verlieren alle bisherigen Preise und Angebote ihre Gültigkeit. © KM1 Modellbau e.K. 2023 | Stand Drucklegung: Oktober 2023