



extra angesetzte Griffstangen und Geländer



Radreifen aus Edelstahl



Führerstand mit Lokführer



Die BR 95 auf der Drehscheibe vor dem Lokschuppen.



37650 Rekowagen Bghwe  
2. Kl. DR Ep. IV  
215,00 €\*



37651 Rekowagen  
BDghwse 2. Kl. mit  
Gepäckabteil DR Ep. IV  
215,00 €\*



37652 Reko-Speisewagen  
WRge „Mitropa“ DR Ep. IV  
215,00 €\*

36137	Innenbeleuchtung für Reko Personenwagen		
35,00 €*			36228 146,00 €* Sounddecoder für Dampflok BR 95
36138	Innenbeleuchtung für Reko Speise-/Gepäckwagen		
38,00 €*			
36165	Radsatz für Wagen 2 St. (Metall), 35 mm verchromt		
27,00 €*			36122 100,00 €* Lok-Decoder für BR 95





Die 1'E1'h2-Lokomotiven der Baureihe 95, erstmals 1922 unter der preußischen Gattungsbezeichnung T 20 von Borsig gebaut, wurden von 1923 bis 1924 in 45 Exemplaren geliefert. Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft DRG benötigte die schweren Maschinen als Zug- und Schiebelokomotiven auf den Steilrampen der Mittelgebirge sowie als Ersatz für den veralteten Zahnradbetrieb auf Steilstrecken. Mit 95,3 t Reibungsmasse übertrafen die ungewöhnlich großen Loks mit dem Betriebsgattungszeichen Gt 57.19 selbst die berühmte „Mammutklasse“ der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn um mehr als 20 t und galten als letzter, konstruktiver Höhepunkt preußischer Lokomotivbaukunst.



Wegen der geplanten Verwendung zum Nachschieben von Schnellzügen auf Gebirgsbahnen zunächst als DRG-Baureihe 77 vorgesehen, jedoch als 95 001 bis 95 045 eingeordnet, bewährten sie sich vorzüglich auf den Steilrampen der Strecken Arnstadt - Suhl, Probstzella - Rothenkirchen, auf der Schiefen Ebene bei Neuenmarkt-Wirsberg sowie zwischen Tharandt und Klingenberg-Colmitz. Nach 1945 gelangten 14 Maschinen zur DB, die sie als Schiebeloks für den Spessart in Aschaffenburg konzentrierte. Die DR setzte ihre 31 Lokomotiven in schwersten Diensten auf der Rübelandbahn im Harz sowie in Probstzella und Sonneberg ein. Nach Elektrifizierung der Harzbahn kamen alle Maschinen in den Thüringer Wald, wo sie zwischen Saalfeld, Sonneberg und Eisfeld zeitweise den gesamten Reise- und Güterzugdienst bewältigten und selbst vor Eilzügen liefen. Um die robuste Konstruktion noch lange wirtschaftlich nutzen und die Heizer von schwerster körperlicher Arbeit entlasten zu können, erhielten 24 Loks ab 1966 Ölhauptfeuerung. Erst mit dem Fahrplanwechsel 1980/81 endete die Ära der riesigen Gebirgsmaschinen, an die heute noch 95 009, 95 016 und 95 027 (betriebsfähig) erinnern.



37230 Dampflokom BR 95 DR Ep. IV-V

899,00 €\*

Für echten Sound nachrüstbar mit dem PIKO Sound-Modul #36228 in Verbindung mit dem PIKO Lok-Decoder #36122.  
Nachrüstbar mit Führerstandsbeleuchtung #36017

0-24 V

- Komplette Neukonstruktion
- Realistisches bulliges Erscheinungsbild
- Authentische Lackierung und Bedruckung
- Angesetzte Griffstangen und Geländer
- Radreifen aus Edelstahl
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel
- Werkseitig mit Triebwerksbeleuchtung und Dampf Funktion ausgestattet
- Federgelagerte Schienen-Schleifkontakte
- Kraftvoller Motor mit hoher Zugkraft

Die Baureihe 95 zählt bis heute zu den beliebtesten Dampfloks, die bei Museumsfahrten immer wieder große Besucherströme anlockt. Die Tenderlokomotive mit der Achsfolge 1-E-1 gehört dank ihres attraktiven bulligen Erscheinungsbildes zu den optischen Highlights bei vielen Museumsfahrten, unter anderem auch als immer wiederkehrende Museumslok rund um Sonneberg. Mit der Neuentwicklung der Tenderlokomotive setzt PIKO dieser wichtigen deutschen Baureihe ein würdiges Denkmal. Das PIKO Modell der BR 95 zeigt alle relevanten Details seines Vorbildes auf und überzeugt durch feinste Lackierung und Bedruckung, einer vorbildgerecht bulligen, fein detaillierten Gesamterscheinung und lässt sich vielseitig einsetzen. Die Maschine überzeugt darüber hinaus durch ihre Robustheit, präzise gefertigten Radsätze mit Radreifen aus Edelstahl und eine sehr sichere Stromabnahme vom Gleis. Das PIKO Modell wird mit Fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel geliefert und ist für den unkomplizierten Einbau gepulster Verdampfer, Führerstandsbeleuchtung, eines Digitaldecoders und Sound mit großem Lautsprecher vorbereitet. Ein Lokführer belebt den Führerstand.